

Ergebnisbericht

Evaluation des hessischen LandesTickets

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH

Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn
T +49 (0)228 38 22-0
F +49 (0)228 31 00 71
info@infas.de
www.infas.de

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum
Hessisches Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz
Beschränkte Ausschreibung VG-0437-2024-0043



Bericht an

Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und
ländlicher Raum
Kaiser-Friedrich-Ring 75
65185 Wiesbaden

Projekt

8018
Bonn, April 2025
Ha, My

Vorgelegt von

infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

Kontakt

Jana Hölscher
Projektleiterin

Tel. +49 (0)228/38 22-463
E-Mail j.hoelscher@infas.de

© infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Der Inhalt dieses Angebots darf ganz oder teilweise
nur mit unserer schriftlichen Genehmigung veröffentlicht,
vervielfältigt, gedruckt oder in Informations- und
Dokumentationssystemen (information storage and
retrieval systems) gespeichert, verarbeitet oder ausgegeben
werden.

infas ist zertifiziert
nach ISO 20252 für die Markt-,
Meinungs- und Sozialforschung

ISO 20252



infas ist Mitglied im
Arbeitskreis Deutscher Markt- und
Sozialforschungsinstitute e.V.
(ADM) und ESOMAR

ADM

ESOMAR
member

Vorbemerkung

Seit Beginn des Jahres 2018 steht allen Landesbediensteten des Landes Hessen das LandesTicket zur Verfügung. Das LandesTicket berechtigt die Bediensteten sowohl auf Arbeitswegen als auch in der Freizeit zur freien Fahrt im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Hessen. Als regionale Maßnahme soll das LandesTicket einen aktiven Beitrag zur Förderung umweltverträglicher Mobilität leisten. Dahinter steht die Annahme, dass das Angebot der kostenfreien Nutzung von Bussen und Bahnen im Land Hessen Anreize setzt, übliche Autofahrten durch Nutzung von Bussen und Bahnen zu substituieren bzw. öffentliche Verkehrsmittel mit dem Auto zu kombinieren.

Das infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft in Bonn wurde erneut vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum und vom Hessischen Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz zur Durchführung einer Onlinebefragung zum LandesTicket Hessen beauftragt. Die letzten Begleitbefragungen zu diesem Thema unter den Landesbediensteten in Hessen fanden 2017 und 2018, kurz vor sowie nach der Einführung des Tickets, statt. Die aktuelle Erhebung fand im Dezember 2024 statt. Neben Angaben zur Mobilität an einem Stichtag der letzten Woche wurden die Teilnehmenden zur Ausstattung ihres Haushalts mit verschiedenen Verkehrsmitteln, zu ihrer allgemeinen Verkehrsmittelwahl sowie zur Nutzung des LandesTickets befragt. Ziel ist die Ermittlung verschiedener verkehrsrelevanter Kennzahlen, der CO₂-Ersparnis durch das LandesTicket sowie der Zufriedenheit mit dem Ticket im Allgemeinen.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
Bonn, August 2025

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnistelegramm	7
2	Studiendesign	10
2.1	Stichprobe und realisierte Fälle	12
2.2	Fragebogen und Datenschutzkonzept	15
3	Zentrale Kennwerte der Mobilität	17
3.1	Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern, Führerschein und Carsharing-Mitgliedschaft	17
3.2	Übliche Verkehrsmittelnutzung	20
3.3	Mobilität am Berichtstag	23
3.3.1	Mobilitätsquote, durchschnittliche Wegeanzahl, Tagesstrecke und Unterwegszeit	23
3.3.2	Hauptverkehrsmittel (Modal Split)	25
3.3.3	Wegezwecke	27
3.4	Arbeitswege	31
4	Nutzung und Bewertung des LandesTicket	34
4.1	Bekanntheit und Nutzung des LandesTickets	34
4.2	Zufriedenheit mit dem LandesTicket	37
5	CO₂-Einsparung durch das LandesTicket	39
5.1	Herangehensweise bei der CO ₂ -Berechnung	39
5.2	Ergebnis der CO ₂ -Berechnung	40
6	Fazit	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Verteilung der Nettostichprobe nach Geschlecht und Alter	12
Abbildung 2	Verteilung der Nettostichprobe nach Haushaltstyp	13
Abbildung 3	Verteilung der Nettostichprobe nach Haushaltsgröße und Kinder im Haushalt	13
Abbildung 4	Verteilung der Nettostichprobe nach Wohn- und Arbeitsort	14
Abbildung 5	Verteilung der Nettostichprobe nach Entgeltgruppe und Erwerbsstatus	14
Abbildung 6	Verteilung der Nettostichprobe nach Homeoffice-Tätigkeit	15
Abbildung 7	Fragebogenübersicht	16
Abbildung 8	Besitz von Auto(s) im Haushalt	17
Abbildung 9	Auto An- oder Abschaffung	18
Abbildung 10	Fahrradbesitz	19
Abbildung 11	Persönliche Carsharing-Mitgliedschaft	19
Abbildung 12	Übliche Nutzung des Autos	20
Abbildung 13	Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs	21
Abbildung 14	Übliche Nutzung des Fahrrads	21
Abbildung 15	Nutzung des ÖPNV vor LandesTicket und Veränderung	22
Abbildung 16	Veränderung der ÖPNV-Nutzung nach Wohnstandort	23
Abbildung 17	Mobilitätskennwerte im Zeitvergleich	24
Abbildung 18	Wegelängen und Unterwegszeiten nach Wegezweck	25
Abbildung 19	Hauptverkehrsmittel auf den Wegen im Zeitvergleich (Modal Split)	26
Abbildung 20	Alternatives Verkehrsmittel bei ÖV-Wegen	27
Abbildung 21	Wegezwecke im Zeitvergleich	27
Abbildung 22	Wegezwecke nach Hauptverkehrsmittel	28
Abbildung 23	Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit	31
Abbildung 24	Übliche Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen im Zeitvergleich	32
Abbildung 25	Gründe gegen die Nutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg	33
Abbildung 26	Gründe gegen die Nutzung des ÖV nach Wohnstandort	33
Abbildung 27	Nutzungshäufigkeit und Art der Nutzung	34
Abbildung 28	Nutzung des Landestickets nach Distanz zum Arbeitsplatz	35
Abbildung 29	Nutzung der Mitnahmemöglichkeit	36
Abbildung 30	Mitnahme nach Wegezweck am Stichtag	36
Abbildung 31	Zufriedenheit mit dem LandesTicket im Zeitvergleich	37
Abbildung 32	Zufriedenheit nach Altersgruppen	37
Abbildung 33	Zufriedenheit nach Wohnstandort	38
Abbildung 34	Aspekt bei der Arbeitgeberwahl	38
Abbildung 35	CO ₂ -Gesamtemissionen (pro Jahr) der Landesbediensteten nach Verkehrsmittel	41
Abbildung 36	CO ₂ -Ersparnis nach Wegezweck	41
Abbildung 37	Einsparung der Emissionsmenge nach Ticketnutzung	42

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Projektsteckbrief zur Begleitstudie zum LandesTicket	11
-----------	--	----

1 Ergebnistelegamm

Erstmals wurden die Landesbediensteten im Dezember 2017 kurz vor der Einführung des LandesTickets zu ihrer Mobilität befragt. Mit der Einführung des LandesTickets fand dann im Dezember 2018 und Februar 2019 die zweite Erhebung unter den Landesbediensteten statt. Im Dezember 2024 wurde nun erneut eine Onlinebefragung in dieser Zielgruppe durchgeführt. Von ca. 182.000 per E-Mail angeschriebenen Personen beteiligten sich gut 43.000 Landesbedienstete an der Befragung, was einer sehr guten Rücklaufquote von knapp 24 Prozent entspricht. Wie 2018 wurden auch bei der aktuellen Erhebung die Wege der Teilnehmenden an einem bestimmten Berichtstag – angelehnt an das Design der Studie *Mobilität in Deutschland* (MiD) – erfragt: Es wurden von bis zu acht Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, Ausgangspunkt und Ziel des Weges, die genutzten Verkehrsmittel, die Nutzung des LandesTickets sowie die Länge des zurückgelegten Weges. Neben der Mobilität am Stichtag waren bei der aktuellen Erhebung die eigentliche Nutzung und Bewertung des Landestickets ein zentraler Befragungsgegenstand. Ziel der Befragung war die Ermittlung verschiedener verkehrsrelevanter Kennzahlen und die CO₂-Ersparnis durch das LandesTicket. Eine anschließende Gewichtung erfolgte anhand der Merkmale Dienstgrad, Geschlecht und Alter.

LandesTicket hat Autobesitz bei den Landesbediensteten reduziert

Etwa 10 Prozent der Landesbediensteten leben in Haushalten ohne Auto – das ist ein Anstieg von 4 Prozentpunkten seit 2018. Insgesamt 12 Prozent der Landesbediensteten geben an, dass sie seit der Einführung des Tickets ein Auto abgeschafft haben. Für 7 Prozent der Landesbediensteten hatte bei dieser Entscheidung auch die Verfügbarkeit des Landestickets einen maßgeblichen Einfluss. In absoluten Zahlen besitzen Landesbedienstete nun etwa 12.600 Autos weniger durch die Einführung des LandesTickets. Ebenso viele Landesbedienstete (7 Prozent) geben an, dass sie ohne das LandesTicket mit hoher Wahrscheinlichkeit ein (weiteres) Auto angeschafft hätten. Die „Autolosigkeit“ bei den Landesbediensteten steht in direktem Zusammenhang mit dem Wohnstandort. Während ein Drittel der hier befragten Haushalte in Metropolen¹ ganz auf Autos verzichtet, haben 73 Prozent, die im ländlichen Raum leben, zwei und mehr Autos im Haushalt.

Bei der üblichen Verkehrsnutzung dominiert weiter das Auto, Anteil für Bus und Bahn bleibt stabil

Im Vergleich zu 2017 hat die tägliche sowie wöchentliche Nutzung des Autos unter den Landesbediensteten stetig abgenommen. Inzwischen verwenden 50 Prozent das Auto täglich, wöchentlich steigt die Nutzungsquote im Alltag auf 75 Prozent. Auch das Autofahren steht in Zusammenhang mit dem Wohnstandort: Während die tägliche Nutzungsquote in Metropolen bei knapp 20 Prozent liegt, sind es auf dem Land 76 Prozent.

¹ Der Begriff Metropole stammt aus der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR) des Bundesministeriums für Verkehr. In Hessen trifft dies nur für Frankfurt zu. Da die befragten Landesbediensteten jedoch auch außerhalb von Hessen leben, wird im Bericht einheitlich der Begriff Metropole verwendet.

In Bezug auf das Fahren mit Bus und Bahn vor Einführung des Tickets kann eine deutliche Zunahme festgestellt werden: 30 Prozent der Landesbediensteten geben an, dass sie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) deutlich häufiger als zuvor nutzen, 29 Prozent geben eine etwas erhöhte Nutzung an. Die Steigerung ist nicht nur in Städten zu verzeichnen, sondern auch in abgeschwächter Form auf dem Land zu beobachten. Zwar ist der Anteil der Personen, die den ÖPNV nach eigener Angabe mindestens wöchentlich nutzen, im Vergleich zur letzten Befragung von 55 auf 51 Prozent leicht gesunken, liegt aber immer noch deutlich über dem Wert aus dem Jahr 2017 vor Einführung des Tickets (32 Prozent). Gut ein Drittel der Landesbediensteten nutzt wöchentlich das Fahrrad, ein im Vergleich zu 2018 stabiler Wert. Der Anteil des Fernverkehrs (Bahn ab 100 Kilometer) steigt seit der letzten Erhebung von 13 Prozent monatlicher Nutzerinnen und Nutzer auf 19 Prozent. Fernbusse (ab 100 Kilometer einfache Nutzung) wurden 2018 von 91 Prozent der Befragten nie genutzt. In der aktuellen Erhebung liegt der Anteil der Nicht-Nutzung bei 86 Prozent.

Anteil mobiler Personen und durchschnittliche Anzahl an Wegen sinken deutlich

Die Mobilitätsquote der Landesbediensteten beträgt 87 Prozent und ist vergleichbar mit den Ergebnissen der Studie *Mobilität in Deutschland 2023* (MiD) für Berufstätige in Hessen. Damit hat die Alltagsmobilität der hessischen Landesbediensteten seit 2018 deutlich abgenommen, was wie bundesweit unter anderem auf die stärkere Inanspruchnahme von Homeoffice zurückzuführen ist. Während die Landesbediensteten früher durchschnittlich vier Wege pro Tag unternommen haben, sind es 2024 nur noch knapp zwei. Dementsprechend sinken auch die durchschnittliche Unterwegszeit auf 84 Minuten sowie die durchschnittliche Streckenlänge am Tag auf 41 Kilometer pro Person. Neben dem erheblich ausgeweiteten und genutzten Homeoffice-Angebot spielen auch die methodischen Änderungen im Hinblick auf den Aufbau und die Durchführung der Studie eine Rolle (z.B. Wegfall von regelmäßigen beruflichen Wegen im Fragebogen, stärkerer Fokus auf Bewertung des LandesTickets). Es kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere kürzere Fußwege bei der Berichterstattung vergessen bzw. nicht berichtet wurden. Dies zeigt sich auch beim Modal Split, wo Fußwege – entgegen dem allgemeinen Trend hin zu mehr Fußwegen – nur 11 Prozent der Wege ausmachen. Der Anteil des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) bleibt mit 29 Prozent der Wege stabil, während die Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) im Vergleich zu 2018 um 5 Prozentpunkte zunehmen. Der Anteil von Wegen mit dem Fahrrad ist in der Tendenz steigend – von 5 Prozent vor Einführung des Tickets in 2017 auf 9 Prozent aller Wege bei der aktuellen Erhebungswelle.

ÖV-Nutzung als fester Bestandteil auf Arbeitswegen bei knapp der Hälfte der Landesbediensteten

Vor der Einführung des LandesTickets lag der ÖV-Anteil bei den Arbeitswegen bei knapp 30 Prozent und ist nach der Einführung auf einen Anteil von 47 Prozent in 2018 gewachsen. Seitdem hat sich die Verteilung der üblichen Verkehrsmittel auf Arbeitswegen sowohl bei den monomodalen Nutzungsanteilen als auch bei den Verkehrsmittelkombinationen im Vergleich zur Verteilung 2018 kaum verändert. Knapp 40 Prozent der Landesbediensteten sind monomodal mit dem Auto unterwegs, die Hälfte nutzt monomodal den ÖPNV. Multimodal sind knapp ein Drittel der Landesbediensteten bei Arbeitswegen unterwegs, wobei 8 Prozent Verkehrsmittel den Umweltverbund nutzen. Bei 44 Prozent der Landesbediensteten ist die Nutzung von Bussen und

Bahnen in die Mobilität auf Arbeitswegen integriert. Der überwiegende Grund, warum Landesbedienstete nicht den ÖV nutzen, ist die fehlende geeignete Verbindung.

LandesTicket nach Etablierung weiter sehr beliebt

Ein knappes Drittel der Landesbediensteten gibt an, dass sie das Ticket „täglich bzw. fast täglich“ nutzen, nur 13 Prozent nutzen das Ticket nie bzw. fast nie. Bei Landesbediensteten ohne Auto im Haushalt wächst der Anteil der regelmäßigen Nutzung auf drei Viertel an. In der Stadt wird das Ticket überproportional häufig genutzt. Drei Viertel der Landesbediensteten geben an, dass sie das Ticket sowohl beruflich als auch in der Freizeit nutzen. Knapp 20 Prozent setzen es ausschließlich in der Freizeit und jede/r zehnte Landesbedienstete allein im beruflichen Kontext ein. Die Mitnahmemöglichkeit von Erwachsenen wird von einem Drittel der Landesbediensteten mindestens monatlich genutzt, 17 Prozent nehmen monatlich ein oder mehrere Kind(er) mit. Gut 80 Prozent der Landesbediensteten sind „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ mit dem Ticket. Die älteren Landesbediensteten ab 60 Jahre sind deutlich zufriedener als die Landesbediensteten unter 20 Jahren (85 Prozent vs. 68 Prozent Zufriedenheit). Während 91 Prozent der Landesbediensteten, die in Metropolen leben, (sehr) zufrieden sind, sind es bei Personen im ländlichen Raum nur 67 Prozent.

LandesTicket-Nutzung führt zu CO₂-Einsparung

Der Ansatz zur Emissionsermittlung setzt den CO₂-Ausstoß des tatsächlich genutzten Verkehrsmittels mit einer möglichen Alternative in Verbindung und quantifiziert diesen Unterschied. Insgesamt werden pro Tag durch das LandesTicket Hessen 37.689 kg CO₂-Äquivalent eingespart. Auf das Jahr hochgerechnet ergeben sich somit 13.756 Tonnen an CO₂-Äquivalent (CO_{2eq}), die nicht emittiert werden. Die Ersparnisse müssen immer vor dem Hintergrund betrachtet werden, dass Personen bzw. Personengruppen, die bereits jetzt wenig Emissionen durch ihre Mobilität erzeugen, durch das LandesTicket keine großen Einsparungseffekte erzielen können. Es zeigt sich, dass Personen, die das Ticket ausschließlich für berufliche Zwecke nutzen – immerhin 9 Prozent der Befragten – die größten Einsparungen an CO_{2eq} aufweisen. Es scheint, als ob sich eine zuvor starke Autoorientierung bei Fahrten zur und während der Arbeit mit dem Angebot des LandesTickets dahingehend geändert hat, dass nun auch für längere Autofahrten häufig das Ticket verwendet wird.

2 Studiendesign

Die wissenschaftliche Begleitforschung zur Einführung des LandesTickets fand in den Jahren 2017 (kurz vor der Einführung) sowie 2018 (nach der Einführung) jeweils als Onlineerhebung im Dezember statt. Insgesamt wurden etwa 15.000 Landesbedienstete befragt – davon etwa 7.000 Personen im Rahmen einer Panelerhebung zu beiden Zeitpunkten. Das Kernstück der Befragung bildete die Erfassung der Wege an einem zugewiesenen Stichtag, anlehnend an das Befragungsdesign der Studie *Mobilität in Deutschland* (MiD)². So wurden für die Wege je befragter Person am Stichtag detaillierte Angaben wie genutzte Verkehrsmittel, Wegezwecke und -längen erfasst. Um Veränderungen in der Verkehrsmittelnutzung und den Einfluss des LandesTickets abschätzen zu können, wurden auch allgemeine Fragen zum Verkehrsverhalten sowie eine Selbsteinschätzung zur Veränderung des eigenen Verkehrsverhaltens aufgenommen.

Nach der Etablierung des LandesTickets wurde nun, sieben Jahre nach der Einführung des Tickets, eine erneute Onlinebefragung im Dezember 2024 durchgeführt. Diese war als einmalige Befragung angelegt, sodass keine Kontaktinformationen der Teilnehmenden erfasst werden mussten (siehe Kapitel 2.2). Die Details zum Studienaufbau sind in Tabelle 1 kurz dargestellt.

Zu Unterschieden beim Studiendesign sei an dieser Stelle angemerkt, dass sowohl die Kontaktierung der Stichprobe als auch die Methodik bei der diesjährigen Befragung anders war als bei den letzten Erhebungen. Zudem wurden die Schwerpunkte bei den Befragungsinhalten 2024 anders gewählt: Der Zugang zur Befragung wurde in der aktuellen Welle deutlich vereinfacht, da die Landesbediensteten sich direkt über einen per E-Mail bereitgestellten Onlinelink beteiligen konnten. Bei den letzten beiden Befragungen zum LandesTicket wurden die Landesbediensteten in einem Brief zunächst aufgefordert, ihre Kontaktdaten auf einer Registrierungsplattform zu hinterlegen. Erst im Anschluss konnte die Einladung zur Befragung per E-Mail durch infas stattfinden. Die Registrierung war sowohl aus datenschutzrechtlicher Sicht als auch wegen der geplanten Längsschnitterhebung über zwei Befragungszeitpunkte notwendig, stellte jedoch eine Teilnahmehürde dar. So lagen die Teilnahmequoten damals bei insgesamt 7 bzw. 8 Prozent – dieser Wert konnte im Jahr 2024 mit dem direkten Zugangslink verdreifacht werden.

² Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Sie wurde bereits in den Jahren 2002, 2008, 2017 erhoben, aktuell wurden die Ergebnisse der MiD 2023 veröffentlicht. Weitere Informationen unter: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/>

Tabelle 1 Projektsteckbrief zur Begleitstudie zum LandesTicket

Erhebungszeitraum	Erstversand: 04.12.2024 Erinnerung: 09.12.2024 Feldende: 20.12.2024
Erhebungsmethode	Onlinebefragung mit offenem Zugang (ohne Passwort)
Grundgesamtheit	etwa 182.000 Landesbedienstete des Landes Hessen
Realisierte Fälle	43.249 Teilnehmende, davon einfacher Dienst oder vergleichbar: 5 Prozent mittlerer Dienst oder vergleichbar: 16 Prozent gehobener Dienst oder vergleichbar: 52 Prozent höherer Dienst oder vergleichbar: 26 Prozent
Realisierte Fälle nach Wochen	KW 49: etwa 22.700 KW 50: etwa 16.200 KW 51 (bis 20.12.): etwa 4.300
Interviewdauer	durchschnittlich 13 Minuten
Informations- und Kontaktmöglichkeiten für Zielpersonen	Persönliche E-Mail mit Einladung zur Studie vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum und vom Hessischen Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz Anhang der E-Mail: Datenschutzkonzept und Einladung zur Befragung durch infas Rückmeldemöglichkeiten: Studienspezifische E-Mail-Adresse Kostenlose Telefon-Hotline für Befragte Verweis auf aktuell laufende Studie auf infas-Homepage
Datenaufbereitung und -prüfung	Datenablageprüfung (Vollständigkeit der Fragen/Antwortskalen, Konsistenz im Fragebogen) Plausibilitäts- und Konsistenzprüfungen Datenaufbereitung und -bereinigung, Erstellung analytischer Variablen CO ₂ -Ersparnis Berechnungen
Gewichtung	Querschnittsgewichtung: Kalibrierung an Grundgesamtheit über die Kombination der Variablen Dienstgrad x Geschlecht x Alter Ausgleich der Wochentage Berechnung eines Ausfallmodells, um Prüfung auf Unterschiedlichkeit zwischen Mobilien mit und ohne berichteten Wegen

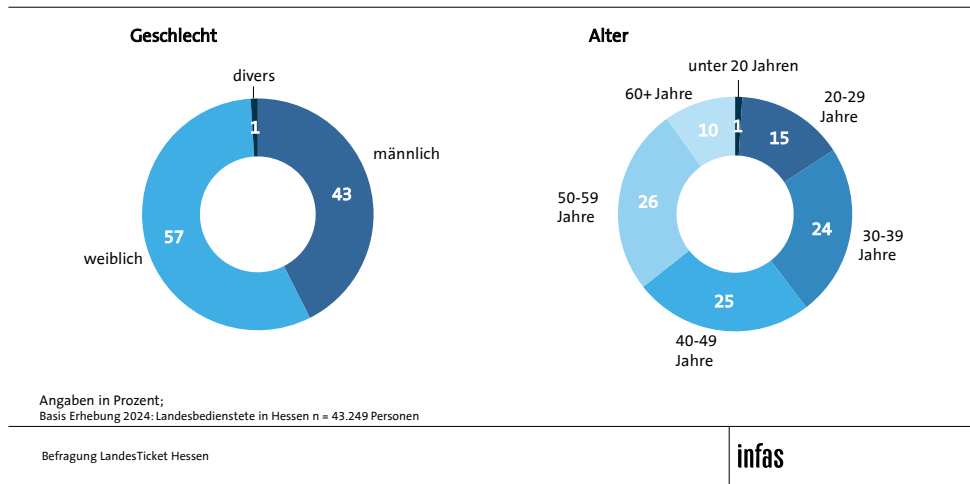
Es kann davon ausgegangen werden, dass die Teilnehmenden der vorherigen Wellen eine besonders hohe Motivation aufwiesen, Fragen zu ihrer Mobilität und zum LandesTicket zu beantworten. Darüber hinaus lag der Fokus in den Jahren 2017 und 2018 sowohl bei der Einladung als auch bei der Schwerpunktlegung im Fragebogen deutlich stärker auf der Mobilität am Berichtstag und der jeweiligen Veränderung der Mobilität nach Einführung des LandesTickets. Dagegen wurde in der Befragung 2024 die eigentliche Nutzung und Bewertung des LandesTickets deutlich stärker in den Mittelpunkt gerückt. Die Veränderungen in der Methodik tragen möglicherweise auch zu Unterschieden in den Ergebnissen bei, was in Kapitel 3 noch einmal in Bezug auf einzelne Kennzahlen erläutert wird. Außerdem erfolgte die Befragung, wie bereits 2017 und 2018, über einen kurzen Zeitraum im Winter, weshalb saisonale Effekte bei der Mobilität nicht ausgeglichen werden können. Aufgrund des Befragungsgegenstandes ist auch eine Verzerrung der Stichprobe denkbar. So ist es möglich, dass Landesbedienstete, die das Ticket viel nutzen, eine höhere Motivation haben, an der Befragung teilzunehmen, aber ebenso solche Landesbediensteten, die das Ticket gar nicht nutzen (können) und es dennoch mitfinanzieren müssen. Eine Verallgemeinerung der Ergebnisse ist daher nur eingeschränkt möglich.

2.1 Stichprobe und realisierte Fälle

Die Bruttostichprobe der Landesbediensteten umfasst etwa 183.000 Personen. Davon sind 170.000 Personen im aktiven Dienst und etwa 13.000 Personen in der Ausbildung. Es nahmen 43.249 Personen an der Befragung teil, was einer sehr guten Rücklaufquote von knapp 24 Prozent entspricht.

Knapp 60 Prozent der Teilnehmenden waren Frauen (Abbildung 1). Die jüngste Altersgruppe unter 20 Jahre ist in der Befragung mit einem Anteil von unter einem Prozent sehr gering vertreten, den zweitgeringsten Anteil nimmt mit jeder zehnten befragten Person die Gruppe der Teilnehmenden über 60 Jahren ein. Alle übrigen Altersgruppen sind etwa gleichmäßig in der Stichprobe vertreten.

Abbildung 1 Verteilung der Nettostichprobe nach Geschlecht und Alter



Jede fünfte teilnehmende Person lebt in einem Einpersonenhaushalt, ein Drittel der Haushalte lebt in einem Zweipersonenhaushalt ohne Kinder (Abbildung 2). Knapp die Hälfte der teilnehmenden Landesbediensteten lebt mit Kind(ern) im Haushalt. Davon können 34 Prozent ihre Kinder mit dem Landesticket kostenfrei mitnehmen, da diese unter 15 Jahre alt sind (Abbildung 3).

Abbildung 2 Verteilung der Nettostichprobe nach Haushaltstyp

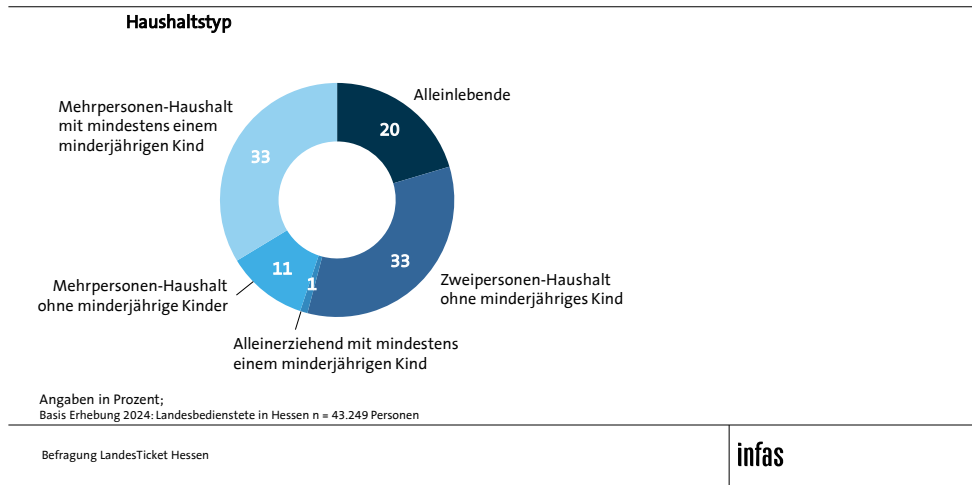
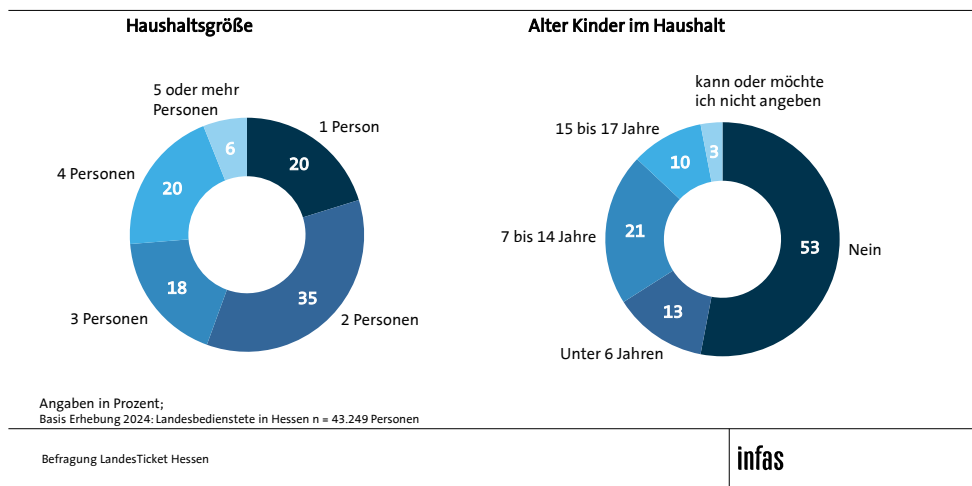


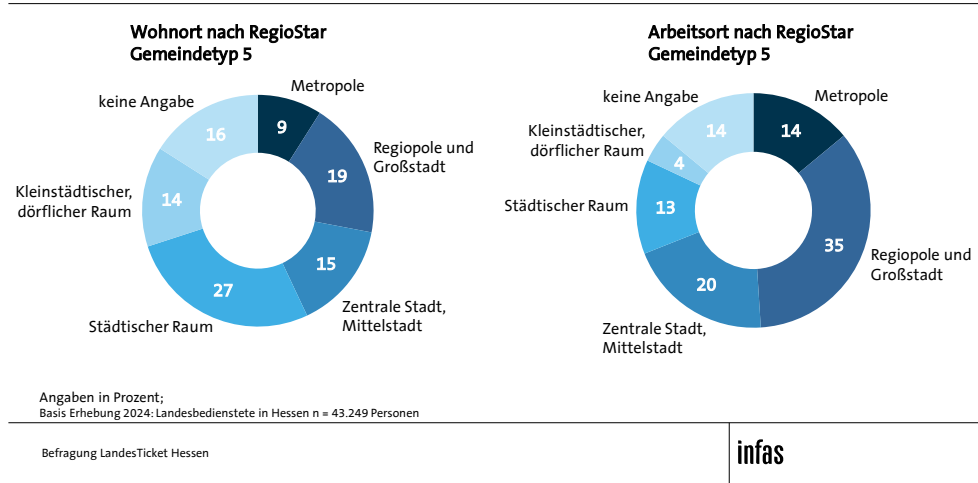
Abbildung 3 Verteilung der Nettostichprobe nach Haushaltsgröße und Kinder im Haushalt



Die nächste Abbildung 4 zeigt, dass mehr als ein Viertel der befragten Personen im städtischen Raum lebt, was insgesamt die größte Gruppe der Teilnehmenden ausmacht. In Metropolen oder Großstädten leben 28 Prozent der Befragten, während 14 Prozent im ländlichen Bereich zu Hause sind. Die Verteilung zeigt, dass Hessen ein ländlich geprägtes Bundesland ist – auf die Gesamtbevölkerung gesehen lebt fast die Hälfte im ländlichen Raum³. Beim Arbeitsort ist die Verteilung noch stärker vom städtischen Raum geprägt: 14 Prozent arbeiten in Frankfurt, der einzigen Metropole in Hessen, und über ein Drittel in Großstädten. Nur 4 Prozent der teilnehmenden Landesbediensteten sind im ländlichen Raum tätig.

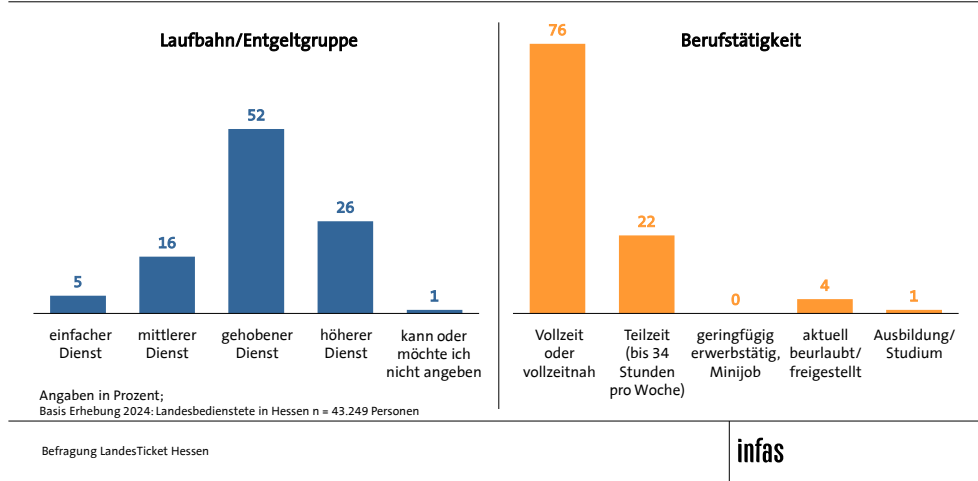
³ <https://staatskanzlei.hessen.de/landinventur> (letzter Aufruf: 01.04.2025)

Abbildung 4 Verteilung der Nettostichprobe nach Wohn- und Arbeitsort



Die Hälfte aller Teilnehmenden ist im gehobenen Dienst tätig, während ein Viertel im höheren Dienst, 16 Prozent im mittleren und 5 Prozent im einfachen Dienst tätig sind (Abbildung 5).

Abbildung 5 Verteilung der Nettostichprobe nach Entgeltgruppe und Erwerbsstatus



Die Verteilung der Nettostichprobe entspricht damit auch in etwa der Verteilung der Entgeltgruppen in der Bruttostichprobe – Personen aus dem gehobenen und einfachen Dienst haben leicht überproportional teilgenommen, während Personen im mittleren und höheren Dienst leicht unterproportional an der Onlineerhebung teilgenommen haben. Drei Viertel der Befragten arbeitet in Vollzeit und 22 Prozent in Teilzeit (bis 34 Stunden/Woche).

Abbildung 6 Verteilung der Nettostichprobe nach Homeoffice-Tätigkeit

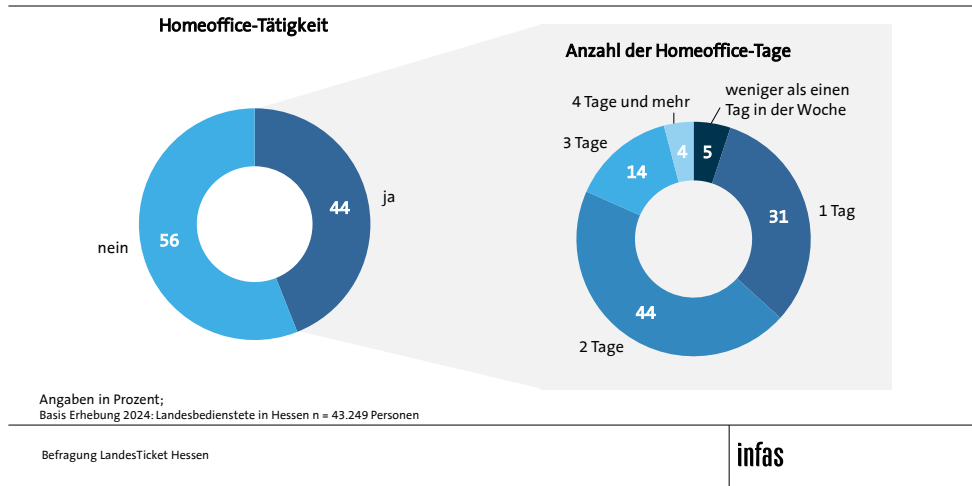
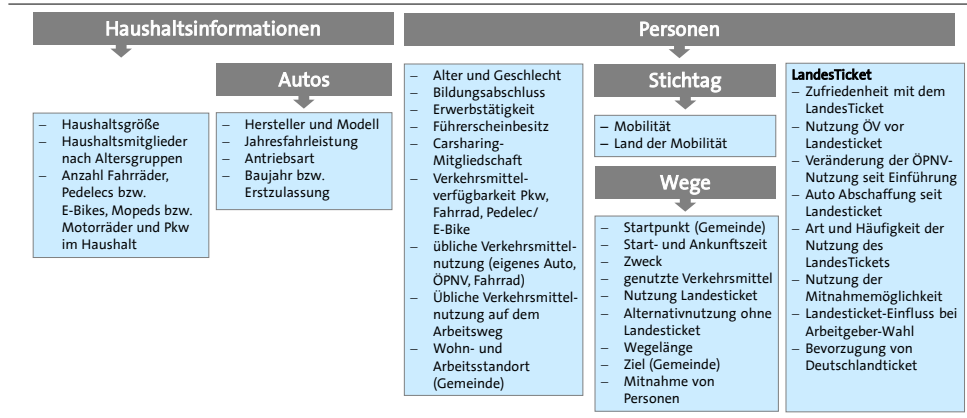


Abbildung 6 zeigt, dass Personen, die regelmäßig im Homeoffice arbeiten, dies im Durchschnitt 1,9 Tage in der Woche tun. Knapp ein Drittel dieser Personen arbeiten einen Tag in der Woche zu Hause, 44 Prozent geben an, 2 Tage die Woche von zu Hause zu arbeiten.

2.2 Fragebogen und Datenschutzkonzept

Wie 2018 wurden auch bei der aktuellen Befragung die Wege der Teilnehmenden an einem bestimmten Berichtstag – anlehnend an das Befragungsdesign der MiD – erfragt: Es wurden von bis zu acht Wegen detaillierte Angaben dokumentiert, unter anderem der Wegezweck, Ausgangspunkt und Ziel des Weges, die genutzten Verkehrsmittel, die Nutzung des LandesTickets sowie die Länge des zurückgelegten Weges (Abbildung 7).

Im Vergleich zur letzten Erhebung wurde dieses Mal bei allen Wegen, auf denen das LandesTicket genutzt wurde, auch nach einer potenziellen Alternativnutzung gefragt, sofern das LandesTicket nicht zur Verfügung gestanden hätte. Diese Fragestellung wurde für die Berechnung der CO₂-Einsparungen durch das LandesTicket verwendet. Ebenfalls zu diesem Zweck wurden die im Rahmen der Haushaltsinformationen erfragten Angaben zu Pkw im Haushalt herangezogen (siehe Kapitel 3.1).

Abbildung 7 Fragebogenübersicht


Befragung LandesTicket Hessen

infas

Neben der Erfassung der Wege am Stichtag wurden auch die übliche Verkehrsmittelnutzung im Alltag und auf Arbeitswegen, die Verkehrsmittelverfügbarkeit, die Möglichkeit des Homeoffice sowie weitere soziodemografische Merkmale abgefragt. Im zweiten Teil, nach der Erfassung der Mobilität am Stichtag, wurden Fragen zu Nutzung und Zufriedenheit mit dem LandesTicket und Veränderungen der Mobilität durch die LandesTicket-Verfügbarkeit gestellt.

Das Datenschutzkonzept sah vor, dass die Einladung der Landesbediensteten über das Hessische Ministerium des Innern, für Sicherheit und Heimatschutz erfolgte und keine E-Mail-Adressen oder andere personenbezogenen Daten an infas weitergegeben wurden. Besondere Angaben aus dem Fragebogen, wie z.B. das Alter, der Wohnort oder die Fahrzeuge im Haushalt der Befragten, werden in den Daten für die Auftraggeber nur in zusammengefassten Kategorien übermittelt, damit kein Rückschluss auf einzelne Befragte möglich ist.

Bei der Erhebung handelte es sich um eine sogenannte „offene Befragung“, für die kein Passwort auf Seiten der Teilnehmenden notwendig war. Anders als bei der letzten Erhebung im Jahr 2018 konnten aus diesem Grund keine festen, personenbezogenen Stichtage im Vorfeld der Befragung kommuniziert und individuell eingeblendet werden. Stattdessen wurde als Berichtstag ein zufälliger Wochentag aus der letzten Woche abgefragt (z.B. „Jetzt geht es um die einzelnen Wege, die Sie am letzten Freitag gemacht haben.“). So konnte die Nettostichprobe gleichmäßig auf alle Wochentage verteilt werden. Leichte Abweichungen wurden im Anschluss per Gewichtung ausgeglichen.

3 Zentrale Kennwerte der Mobilität

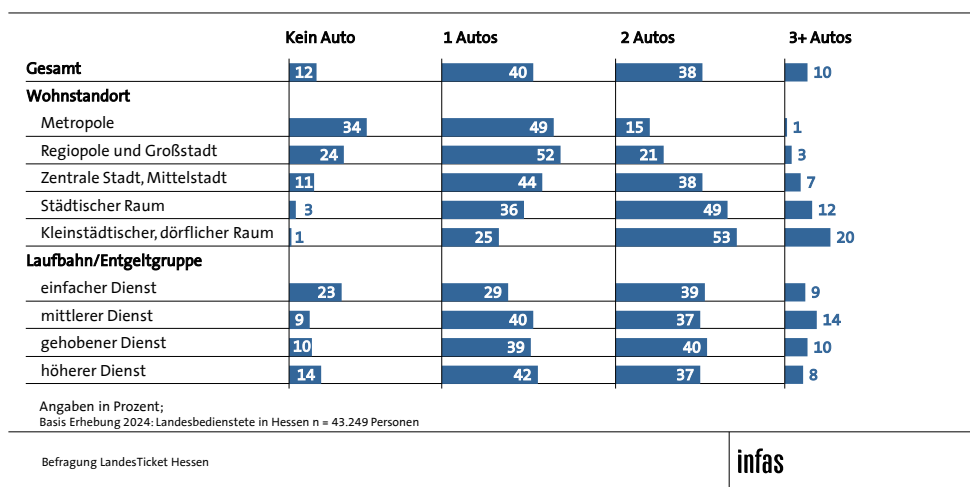
Im folgenden Kapitel werden die Mobilitätsvoraussetzungen der Haushalte, die übliche Verkehrsmittelnutzung der Landesbediensteten, die Mobilität am Stichtag sowie die Arbeitswege der Landesbediensteten im Speziellen betrachtet. Sofern sinnvoll werden ab Kapitel 3.2 auch Vergleiche mit der Befragung aus 2017, also vor Einführung des LandesTickets, sowie der Erhebung 2018 dargestellt und interpretiert. Der Vergleich zwischen den Erhebungen spiegelt die Effekte des LandesTickets auf die Mobilität der Landesbediensteten unmittelbar nach dessen Einführung wider. Die Ergebnisse aus der aktuellen Erhebung zeigen nun, ob sich Entwicklungen als dauerhaft erwiesen haben oder möglicherweise wieder rückläufig sind.

3.1 Mobilitätsvoraussetzungen – Ausstattung mit Pkw, Fahrrädern, Führerschein und Carsharing-Mitgliedschaft

Etwa jede/r zehnte Landesbedienstete besitzt kein Auto im Haushalt. Damit hat der Anteil der Pkw-losen Haushalte unter Landesbediensteten im Vergleich zu 2018 um etwa 4 Prozentpunkte zugenommen (Abbildung 8). Insgesamt 89 Prozent der in den Haushalt vorhandenen Autos sind Verbrenner, der Anteil der Autos mit Elektroantrieb ist seit der letzten Erhebung im Jahr 2018 von 0,5 Prozent auf 7 Prozent gewachsen.

Die Anzahl der Pkw im Haushalt hängt mit dem Wohnstandort zusammen: Je städtischer, desto weniger Pkw werden benötigt. Während ein Drittel der Haushalte in Metropolen ganz auf Autos verzichtet, haben 73 Prozent der Landesbediensteten, die im ländlichen Raum leben, zwei und mehr Autos im Haushalt. Wenn man die vier Entgeltgruppen im Vergleich anschaut, unterscheidet sich die Gruppe des „einfachen Dienstes“ etwas von den übrigen Gruppen, indem die Haushalte dort weniger Autos aufweisen. Die Vermutung liegt nahe, dass hier auch ein Zusammenhang mit einem geringeren Haushaltseinkommen einerseits und hohen (Unterhalts-)Kosten für einen Pkw andererseits besteht.

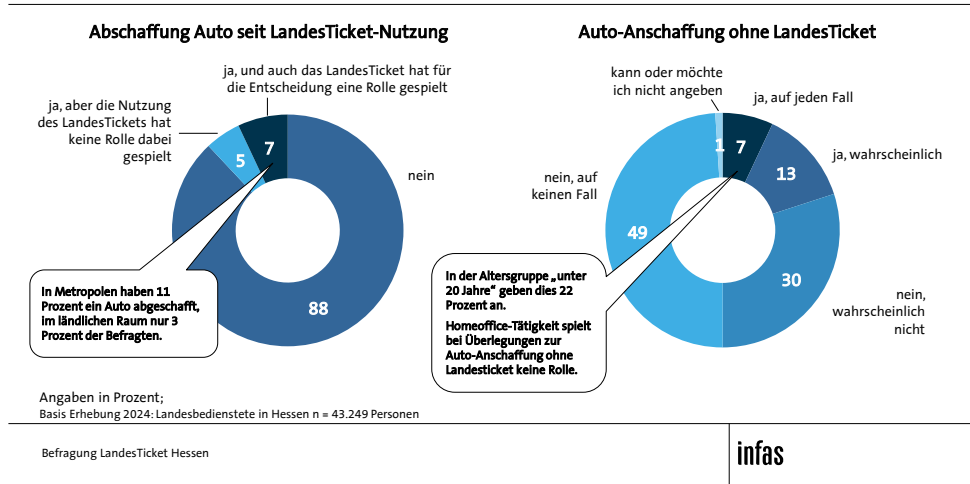
Abbildung 8 Besitz von Auto(s) im Haushalt



In Bezug auf die Klimabilanz des LandesTickets ist es von Interesse, ob LandesTicket-Nutzende aufgrund der Verfügbarkeit des Tickets ein Auto abgeschafft oder von der

Anschaffung eines Autos abgesehen haben (Abbildung 9). Insgesamt 12 Prozent der Landesbediensteten haben seit der Einführung des Tickets ein Auto abgeschafft, 7 Prozent der Landesbediensteten geben dabei an, dass für diese Entscheidung auch der Besitz des LandesTicket eine Rolle gespielt hat.

Abbildung 9 Auto An- oder Abschaffung



In absoluten Zahlen besitzen Landesbedienstete demnach etwa 12.600 Autos weniger durch die Einführung des LandesTickets. Ebenso viele Landesbedienstete (7 Prozent) geben an, dass sie sich ohne das LandesTicket „auf jeden Fall“ ein Auto angeschafft hätten. Wenn man die Antwortkategorie „ja, wahrscheinlich“ mit dazu nimmt, sind es sogar ein Fünftel der Befragten mit wahrscheinlicher Auto-Anschaffung ohne LandesTicket – in absoluten Werten also zusätzliche 36.000 Autos.

Abbildung 10 zeigt, dass auch der Fahrradbesitz vom Wohnstandort beeinflusst wird, allerdings nicht so stark wie der Pkw-Besitz. Rund 80 Prozent der Landesbediensteten besitzen entweder ein Fahrrad und/oder ein Elektrofahrrad/Pedelec. Der Anteil der Besitzerinnen und Besitzer von „normalen“ Fahrrädern ist mit knapp 70 Prozent in Metropolen am höchsten, Elektroräder/Pedelecs haben den größten Anteil (14 Prozent) in ländlichen Regionen. Auch hinsichtlich der Laufbahn/Entgeltgruppe sind deutliche Unterschiede beim Fahrradbesitz festzustellen. Während beim einfachen und mittleren Dienst fast jede dritte Person kein Fahrrad besitzt, sind es in den höheren Dienstgruppen nur 18 (gehobener Dienst) und 15 Prozent (höherer Dienst) – also nur etwa halb so viele Landesbedienstete ohne Fahrrad.

Abbildung 10 Fahrradbesitz

	Fahrrad	Elektrofahrrad/ Pedelec	Beides	Kein Fahrradbesitz
Gesamt	54	9	17	19
Wohnstandort				
Metropole	69	8	10	19
Regiopole und Großstadt	56	7	15	22
Zentrale Stadt, Mittelstadt	59	7	16	18
Städtischer Raum	52	11	20	17
Kleinstädtischer, dörflicher Raum	47	14	20	19
Laufbahn/Entgeltgruppe				
einfacher Dienst	49	6	16	29
mittlerer Dienst	46	11	15	27
gehobener Dienst	56	9	17	18
höherer Dienst	58	8	19	15

Angaben in Prozent;
Basis Erhebung 2024: Landesbedienstete in Hessen n = 43.249 Personen

Befragung LandesTicket Hessen

infas

Einen Autoführerschein besitzen 95 Prozent der Landesbediensteten, womit die Quote höher liegt als im bundesdeutschen Durchschnitt von 87 Prozent⁴. Die Gruppe der Landesbediensteten im einfachen Dienst besitzt mit 84 Prozent unterdurchschnittlich häufig einen Autoführerschein, was eine Folge des geringeren Einkommens sein könnte, aber auch eine Folge dessen, dass diese Gruppe überproportional häufig in Metropolen bzw. Städten lebt (ohne Abbildung).

Der Anteil der Carsharing-Mitgliedschaft der Landesbediensteten hat sich im Vergleich zu 2018 nicht verändert (Abbildung 11).

Abbildung 11 Persönliche Carsharing-Mitgliedschaft

	ja, bei einem Anbieter	ja, bei mehreren Anbietern	nein, gar nicht
Gesamt	7	1	92
Wohnstandort			
Metropole	15	4	81
Regiopole und Großstadt	14	2	84
Zentrale Stadt, Mittelstadt	7	1	93
Städtischer Raum	3	0	97
Kleinstädtischer, dörflicher Raum	1	0	99
Anzahl der Autos im Haushalt			
kein Auto	27	5	68
1 Auto	7	1	92
2 Autos	2	0	97
3 oder mehr Autos	2	0	98

Angaben in Prozent;
Basis Erhebung 2024: Landesbedienstete in Hessen n = 43.249 Personen

Befragung LandesTicket Hessen

infas

Keine Überraschung ist, dass der höchste Anteil von Carsharing-Mitgliedschaften bei Landesbediensteten ohne Auto vorliegt (32 Prozent), während der Anteil bei Haushalten mit einem Auto 8 Prozent beträgt und bei Haushalten mit mehr als einem Auto nur 2 Prozent. Während der Anteil in Metropolen bei knapp 20 Prozent und in Großstädten

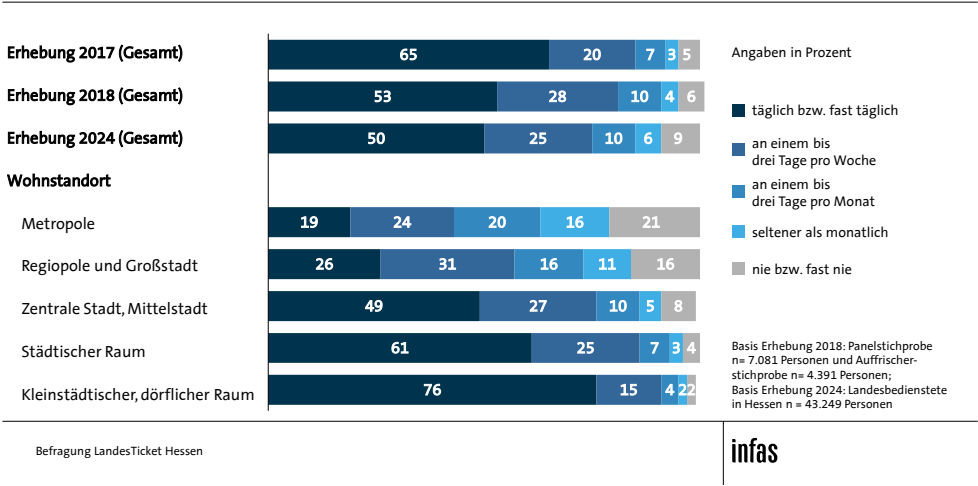
⁴ Quelle: MiD 2023: „Führerscheinbesitz Auto“, unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf

bei 16 Prozent liegt, geht der Anteil von Carsharing-Mitgliedschaften im ländlichen Raum gegen 0 Prozent, was sicher auch auf das fehlende Angebot zurückzuführen ist.

3.2 Übliche Verkehrsmittelnutzung

Im Vergleich zu 2017 zeigt sich, dass die Autonutzung im üblichen Wochenverlauf bei den Landesbediensteten stetig abgenommen hat (Abbildung 12). Während 2017, also vor Einführung des Tickets, 85 Prozent der Landesbediensteten mindestens wöchentlich das Auto nutzten, waren es 2018 noch 80 Prozent. Im Jahr 2024 geben nur noch 75 Prozent der Landesbediensteten eine wöchentliche Autonutzung an.

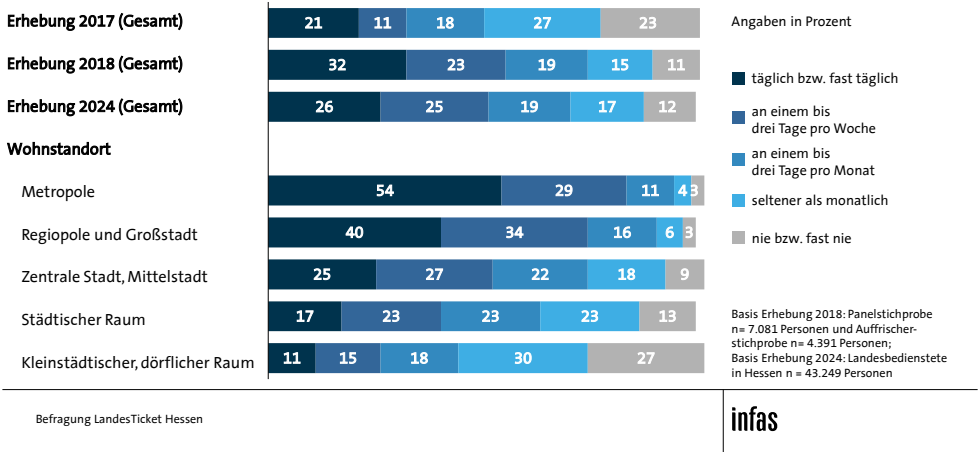
Abbildung 12 Übliche Nutzung des Autos



Anders bei der Nutzung des ÖPNV: Während die wöchentliche Nutzung kurz nach der Einführung des LandesTickets deutlich um 23 Prozentpunkte auf einen Anteil von 55 Prozent zugenommen hat, ist die Entwicklung im Jahr 2024 im Vergleich zum letzten Erhebungszeitpunkt wieder leicht rückläufig. Dies ist vor allem bei der täglichen Nutzung zu beobachten (Abbildung 13). Es ist anzunehmen, dass während der Corona-Zeit eine deutliche Verlagerung vom ÖPNV hin zum Auto stattfand. Während die Fahrgastzahlen im ÖPNV im bundesweiten Trend wieder steigen und sich dem Vor-Corona-Niveau annähern⁵, liegt die von den Landesbediensteten angegebene Nutzungshäufigkeit des ÖPNV als tägliches Verkehrsmittel in Hessen noch etwas unterhalb des Vor-Corona-Niveaus aus dem Jahr 2018. Dennoch kann insgesamt ein positiver Effekt durch die Einführung des Tickets beobachtet werden – die ÖPNV-Nutzungszahlen bleiben auf einem deutlich höheren Niveau als noch 2017.

⁵ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2025-02/oepnv-deuschticket-deutsche-verkehrsunternehmen-fahrgaeste-kosten> (letzter Zugriff: 26.03.2025)

Abbildung 13 Übliche Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs



Der Vergleich der Abbildungen 12 und 13 zeigt zudem die Unterschiede der Verkehrsmittelnutzung nach Wohnstandort „Stadt“ oder „Land“. Im ländlichen Raum ist das Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel im Alltag. Dennoch nutzt jede zehnte Person, die im ländlichen Raum lebt, und 17 Prozent der Personen im städtischen Raum den ÖPNV täglich. Andersherum betrachtet leben 23 Prozent der Täglich-ÖPNV-Nutzenden im ländlich geprägten Raum. Weiterführende Auswertungen der Landesbediensteten mit eher ländlich geprägten Wohnstandort zeigen, dass diese den ÖPNV als übliches Verkehrsmittel überwiegend für Arbeitswege nutzen (über 90 Prozent). Die Nutzung von Bus und Bahn im ländlichen Raum ist bei dieser Zielgruppe demnach maßgeblich von der Arbeitsmobilität geprägt.

Anders als bei der Nutzung des Pkw und des ÖPNV hat sich die Fahrradnutzung seit 2017 kaum verändert (Abbildung 14).

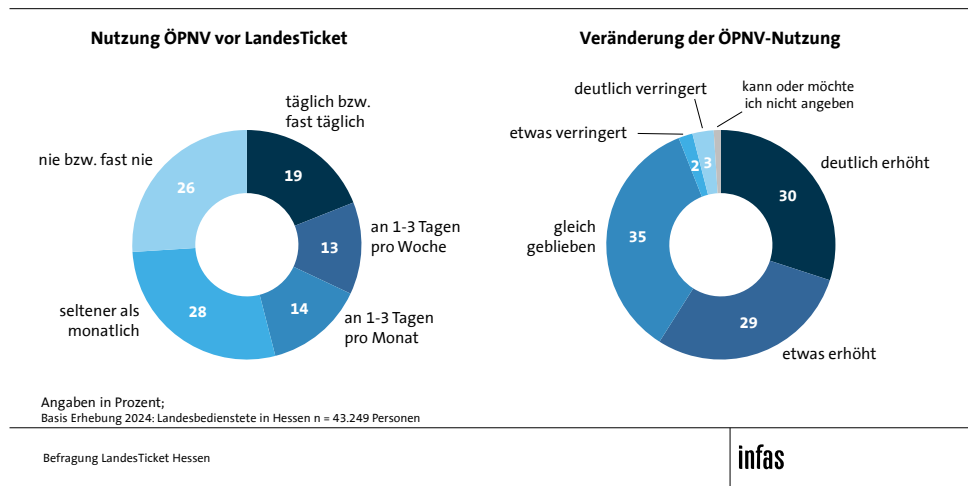
Abbildung 14 Übliche Nutzung des Fahrrads



Auch diese nimmt ab je ländlicher der Wohnort ist. Während ein Drittel der Landesbediensteten in Metropolen täglich das Fahrrad nutzt, sind dies auf dem Land nur 5 Prozent. Bei den Landesbediensteten ohne Auto im Haushalt steigt der tägliche Nutzungsanteil von 17 Prozent im Jahr 2018 auf nun 31 Prozent an. Von denjenigen, die sowohl ein Fahrrad als auch ein Pedelec/Elektrofahrrad besitzen, nutzt jede vierte Person täglich das Fahrrad, 55 Prozent fahren mindestens wöchentlich mit diesem Verkehrsmittel. Fahrradaffine werden vermutlich eher ein zusätzliches Fahrrad in Form eines E-Bikes anschaffen – gleichzeitig schafft das E-Bike eine zusätzliche Nutzungsoption für etwas längere Strecken und führt damit auch zur Steigerung der Fahrradnutzung insgesamt.

Wie sich die Nutzung von Bus und Bahn durch die Einführung des LandesTickets verändert hat, zeigt die nächste Abbildung 15. Ein Drittel der Landesbediensteten nutzte nach eigener Aussage den ÖPNV vor der Einführung des LandesTickets wöchentlich, nach der Einführung ist es inzwischen jede/r zweite Landesbedienstete.

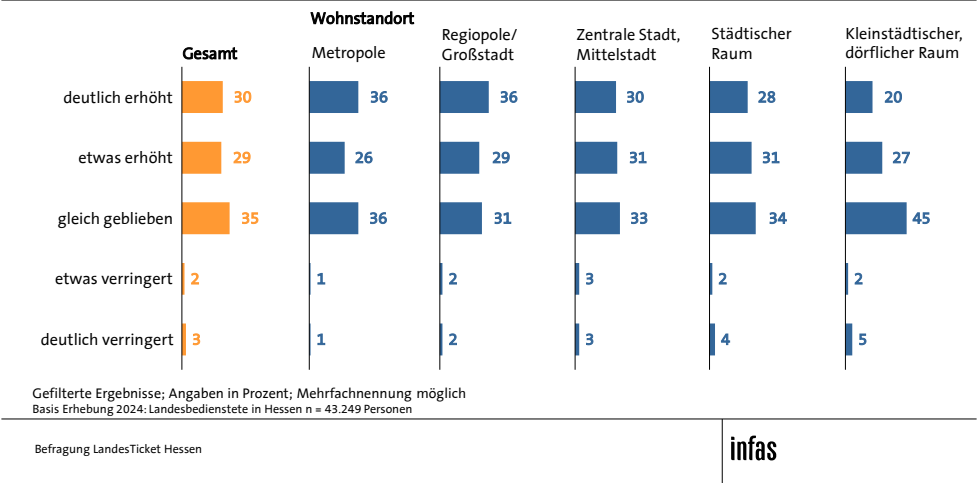
Abbildung 15 Nutzung des ÖPNV vor LandesTicket und Veränderung



Wenn man die Häufigkeit der Nutzung außen vorlässt, geben fast 60 Prozent der Landesbediensteten an, dass sie häufiger den ÖPNV nutzen. Dabei ist der Zuwachs in der Gruppe am größten, die bereits vorher viel mit Bus und Bahn gefahren ist. Dies ist erwartbar, da diese den ÖPNV bereits zuvor in ihren Alltag integriert hatten und demnach wenige Hürden zur Nutzung von Bus und Bahn bestanden. Umso bedeutender ist daher der Zuwachs bei Landesbediensteten, die zuvor ÖV-fern unterwegs waren. Immerhin gibt jede/r zehnte Landesbedienstete mit täglicher Nutzung an, vor der Einführung des LandesTickets „nie oder fast nie“ mit dem ÖPNV gefahren zu sein. Dies zeigt, dass das LandesTicket bei der schwer zu erreichenden ÖV-fernen Gruppe zu einer Änderung des Mobilitätsverhaltens geführt und sich die ÖV-Nutzung inzwischen in den Routinen verfestigt hat.

Der Zuwachs der ÖPNV-Nutzung ist nicht nur in den städtischen Regionen zu verzeichnen. Auch im eher ländlichen Raum fahren 48 Prozent der Landesbediensteten häufiger mit dem ÖPNV (Abbildung 16).

Abbildung 16 Veränderung der ÖPNV-Nutzung nach Wohnstandort



Ein ausschlaggebender Faktor für die Veränderung der ÖPNV-Nutzung ist auch die Art der LandesTicket-Nutzung. Bei Landesbediensteten, die das Ticket nur in der Freizeit nutzen (können), hat sich das Fahren mit Bus und Bahn nur bei 38 Prozent gesteigert – davon geben nur 8 Prozent an, die Nutzung deutlich erhöht zu haben.

3.3 Mobilität am Berichtstag

Die folgenden Auswertungen beziehen sich auf die Stichtagsergebnisse der individuellen Wegeerhebung und stellen zentrale Mobilitätskennwerte für die Landesbediensteten in Hessen bereit. Wo es möglich ist, werden die Ergebnisse mit den Erhebungen vor der Einführung des LandesTickets 2017 (n=10.365 Personen) sowie kurz nach der Einführung des Tickets in 2018 (n=11.478 Personen) verglichen. Wie in Kapitel 2 erläutert, können Unterschiede in den Ergebnissen teilweise auf die Anpassung der Erhebungsmethodik zurückzuführen sein.

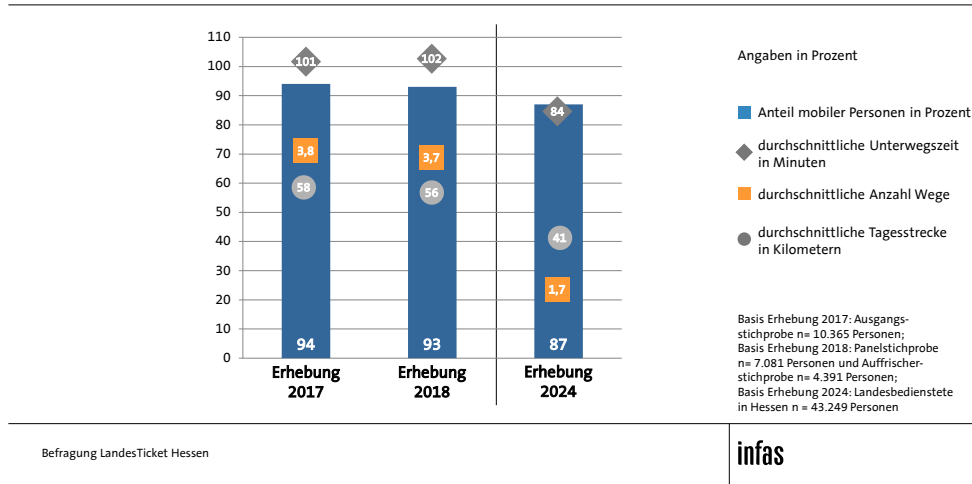
3.3.1 Mobilitätsquote, durchschnittliche Wegeanzahl, Tagesstrecke und Unterwegszeit

Die Mobilitätsquote beschreibt den Anteil der Personen, die am Stichtag unterwegs waren, also mindestens einen Weg⁶ gemacht haben. Die nächste Abbildung 17 zeigt, dass alle abgebildeten Kennzahlen deutlich niedriger ausfallen als bei den vorherigen

⁶ Ein Weg besteht aus einer Strecke vom Ausgangspunkt zum Ziel – egal, ob diese zu Fuß oder mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sowie beim Wechsel vom Fußverkehr auf eine andere Verkehrsart oder umgekehrt blieb es bei einem Weg. Durch Mehrfachnennungen war es möglich, alle im Verlauf eines Weges genutzten Verkehrsmittel und Fußwegeabschnitte zu erfassen. Hin- und Rückwege wurden getrennt berücksichtigt.

Befragungen. An durchschnittlichen Tagen sind 2024 nur noch 87 Prozent der Landesbediensteten zu mindestens einem Weg außer Haus.

Abbildung 17 Mobilitätskennwerte im Zeitvergleich



Die Mobilitätsabnahme ist auch deutschlandweit zu beobachten – der Anteil mobiler Personen sank von 90 Prozent im Jahr 2008 auf 82 Prozent im Jahr 2023⁷. Dass der Anteil der mobilen Personen bei den Landesbediensteten insgesamt höher liegt als bei der Gesamtbevölkerung, ist ein plausibles Ergebnis, da hier nur berufstätige Personen betrachtet werden. Die Homeoffice-Möglichkeiten, die sich seit der letzten Befragung im Jahr 2018 deutlich verändert haben, werden ein entscheidender Faktor für die niedrigere Mobilitätsquote in Hessen sein. Während das Homeoffice 2018 nur in Einzelfällen bzw. mit besonderer Genehmigung möglich war (Telearbeit), ist es seit der Corona-Pandemie zur Normalität geworden. Lag die Homeoffice-Quote 2018 bei 16 Prozent, arbeiten aktuell 43 Prozent der Landesbediensteten „regelmäßig“ von zu Hause aus.

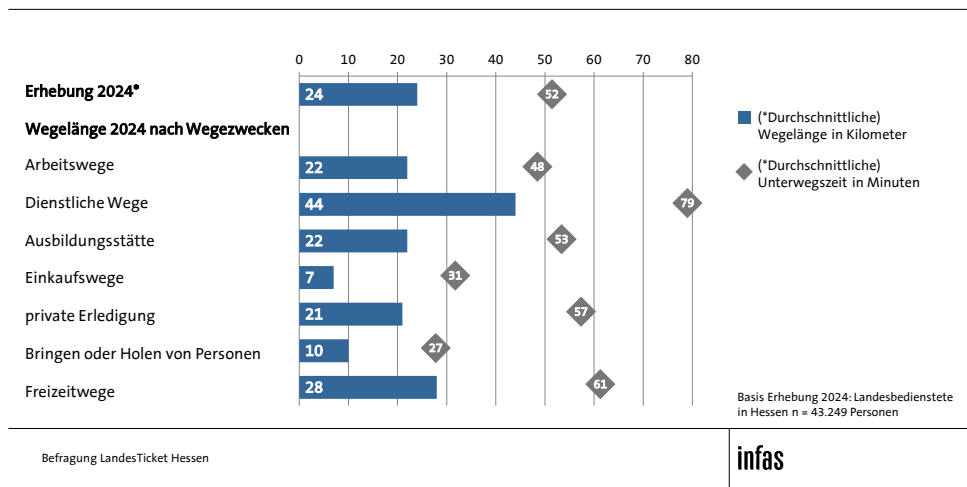
Landesbedienstete legen aktuell an einem durchschnittlichen Wochentag üblicherweise knapp zwei Wege zurück (Abbildung 18). Insgesamt 13 Prozent unternehmen gar keinen Weg. Der Anteil an unternommenen Wegen fällt demnach deutlich niedriger als bei den vorherigen Befragungen aus, bei denen im Durchschnitt knapp vier Wege pro Person stattfanden. Dies lässt sich einerseits mit der geringeren Mobilität aufgrund des Homeoffice erklären, ist aber auch die Folge der zuvor beschriebenen methodischen Änderungen. Es ist davon auszugehen, dass ein Teil der Befragten nicht alle Wege angegeben hat, die sie am Tag zurückgelegt haben. Wie spätere Darstellungen zeigen, wurden vermutlich vor allem kürzere Fußwege sowie Freizeitwege weniger berichtet. Aus anderen Verkehrserhebungen weiß man, dass insbesondere kurze Fußwege bei Verkehrsmittelwechseln vergessen werden. Außerdem zeigen Wege zu den Tagesrandzeiten häufiger Erfassungslücken, ebenso wie Wege, die an einem üblichen Wochentag normalerweise nicht zurückgelegt werden.

Entsprechend der geringeren Wegeanzahl reduziert sich in der aktuellen Befragung auch die durchschnittliche Tagesstrecke auf 41 Kilometer sowie die Unterwegszeit auf

⁷ Mobilität in Deutschland, Kurzbericht, S. 17, unter: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_ZentraleErgebnisse.pdf

84 Minuten pro Tag. Ein durchschnittlicher Weg der Landesbediensteten hat eine Länge von 24 Kilometern, was im Gegensatz zu den zuvor berichteten Kennzahlen eine Steigerung von knapp 10 Kilometern darstellt. Die Mittelwerte der Wegeentfernungen unterscheiden sich deutlich, wenn sie entlang der Wegezwecke differenziert werden: Während Einkaufswege im Durchschnitt nur 7 Kilometer lang sind, ist ein dienstlicher bzw. geschäftlicher Weg durchschnittlich 44 Kilometer lang. Arbeitswege, also die Wege zur Arbeit bzw. wieder nach Hause, liegen im Mittel bei 22 Kilometern.

Abbildung 18 Wegelängen und Unterwegszeiten nach Wegezweck



Die Wege mit dem öffentlichen Verkehr haben eine durchschnittliche Länge von 33 Kilometern, Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) kommen auf 27 Kilometer. Auch die Unterwegszeiten pro Weg haben sich deutlich gesteigert. Während ein durchschnittlicher Weg 2018 insgesamt 31 Minuten gedauert hat, sind es nun im Durchschnitt knapp 52 Minuten. Dabei beträgt die durchschnittliche Dauer mit dem ÖV 72 Minuten, während es mit dem MIV 46 Minuten sind. Sowohl die Dauer pro Weg als die Unterwegszeiten pro Tag, unterscheiden sich nicht nach Wohnstandort.

Gegenwärtig findet eine große Anzahl der Wege wochentags im Zeitraum zwischen 14 und 18 Uhr statt – etwa 30 Prozent aller Wege fallen auf diesen Zeitraum, an Sonntagen sind es sogar knapp 40 Prozent. Arbeitswege sowie Wege zur Ausbildungsstätte/Schule finden jedoch in 40 Prozent der Fälle zwischen 7 Uhr und 9 Uhr morgens statt – dies spiegelt den klassischen Berufsverkehr wider. Dieser findet am Wochenende kaum statt, sodass die Hauptverkehrszeit am Nachmittag zwischen 14 und 18 Uhr liegt.

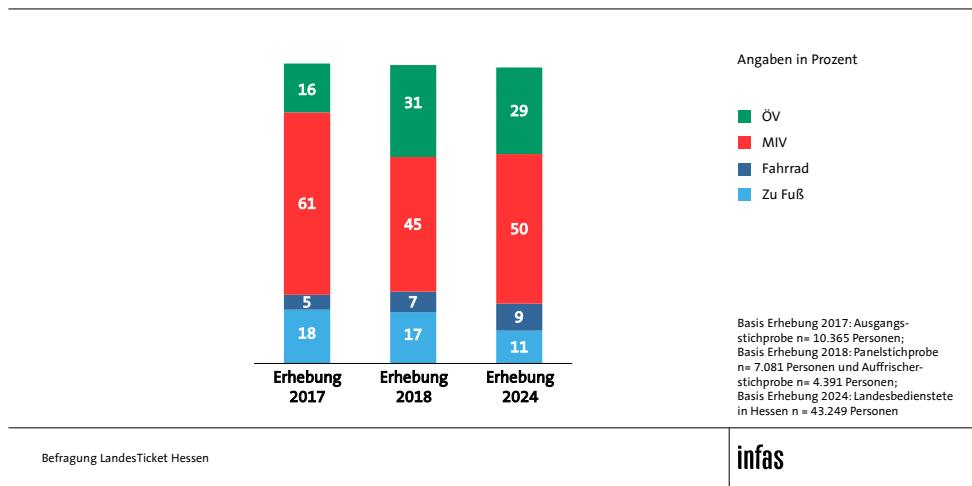
3.3.2 Hauptverkehrsmittel (Modal Split)

Die Modal-Split-Betrachtung basiert ebenfalls auf der Erfassung der Wege am Stichtag und beschreibt die Verkehrsmittelwahl (Abbildung 19). Insgesamt 29 Prozent aller Wege werden aktuell mit Bussen und Bahnen zurückgelegt, was im Vergleich zu 2018 ein leichter Rückgang ist. Der Anteil des MIV wächst jedoch im Vergleich zu 2018 um 5 Prozentpunkte und dominiert die Verkehrsmittelwahl beim Verkehrsaufkommen aller Landesbediensteten. Dennoch zeigt sich im Hinblick auf die Werte vor der Einführung des LandesTickets 2017, dass sich der Einführungseffekt, also der sprunghafte Anstieg der ÖV-Nutzung aufgrund des neuen Angebots, zwar etwas abgeschwächt hat, der ÖV-

Anteil aber durch die Einführung des Tickets nachhaltig und sehr deutlich gesteigert werden konnte.

Die Anteile differenzieren stark nach Wohnort der Befragten. Während der ÖV-Anteil in Metropolen bei knapp 50 Prozent liegt, entfallen in Mittelstädten nur noch ein Viertel der Wege auf den Öffentlichen Verkehr, im dörflichen Raum sind es 14 Prozent.

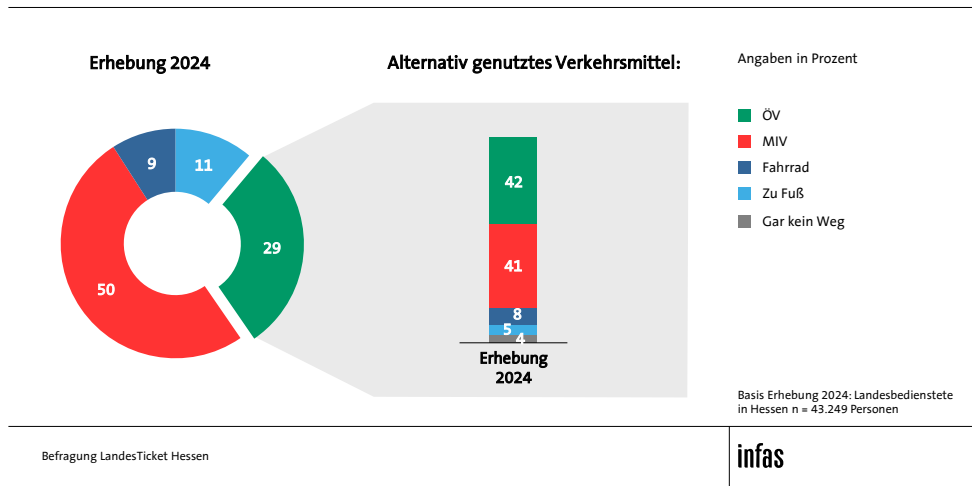
Abbildung 19 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen im Zeitvergleich (Modal Split)



Zur Berechnung der CO₂-Ersparnis durch das LandesTicket (siehe Kapitel 5) wurde auch das potenzielle alternative Verkehrsmittel für den konkreten Weg abgefragt⁸. Die rechte Säule der folgenden Abbildung 20 spiegelt das Ergebnis in der Darstellung des potenziellen Hauptverkehrsmittels wider. Bei der alternativen Modal-Split-Betrachtung, ergänzt um die Kategorie „Hätte den Weg nicht unternommen“, zeigt sich, dass ÖV und MIV gleichauf sind. Dies bedeutet, die LandesTicket-Nutzenden hätten auch ohne LandesTicket zu gut 40 Prozent den ÖV gewählt, während weitere 40 Prozent den MIV genutzt hätten. Dagegen wären 8 Prozent auf das Fahrrad umgestiegen, 5 Prozent wären zu Fuß gegangen und 4 Prozent hätten auf den Weg verzichtet.

⁸ Die Frage lautete „Wie hätten Sie die Strecke zurückgelegt, wenn Sie zu diesem Zeitpunkt kein LandesTicket zur Verfügung gehabt hätten?“.

Abbildung 20 Alternatives Verkehrsmittel bei ÖV-Wegen

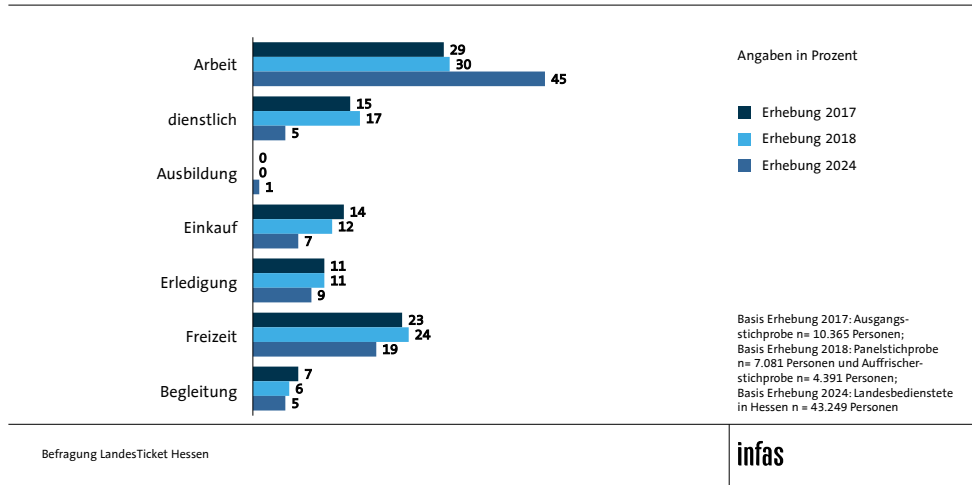


Dies zeigt, dass die Einführung des LandesTickets Mobilitätsmuster und teilweise auch Mobilitätsvoraussetzungen, wie zum Beispiel die Abschaffung eines Pkw (siehe Abbildung 9), nachhaltig verändert hat. Dabei wird deutlich, dass ein Wegfall des LandesTickets einen deutlichen Zuwachs des MIV bei den Landesbediensteten nach sich ziehen würde.

3.3.3 Wegezwecke

Mobilität und Unterwegssein stehen nur selten als Selbstzweck für sich genommen. Zumeist werden Wege aus bestimmten Anlässen zurückgelegt. Im Vergleich zur letzten Erhebung zeigt sich, dass deutlich mehr berichtete Wege „Arbeitswege“ sind (Abbildung 21). Da gleichzeitig weniger Freizeitwege berichtet wurden, ist zu vermuten, dass einige Teilnehmende sich bei der Berichterstattung auf die Arbeitswege konzentriert und andere Wege weggelassen haben.

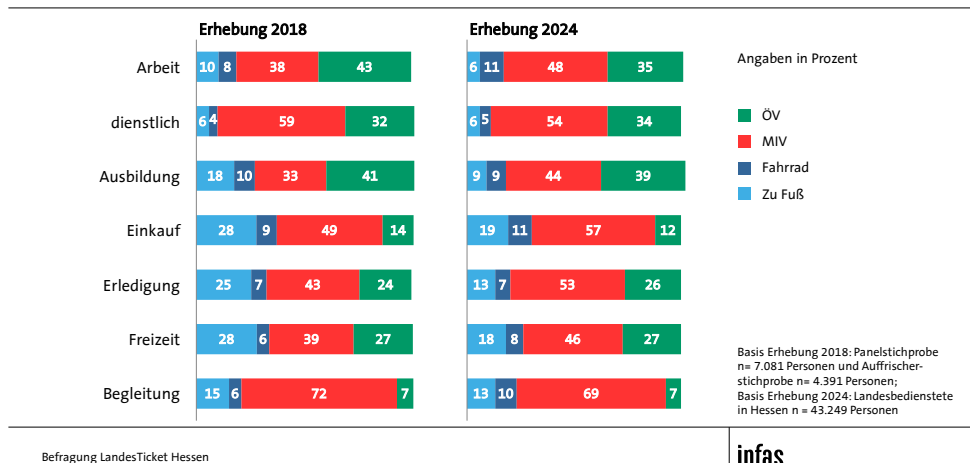
Abbildung 21 Wegezwecke im Zeitvergleich



Deutlich reduziert ist auch der Anteil der regelmäßigen beruflichen Wege. Dabei handelt es sich um Wege, die regelmäßig während der Ausübung des Dienstes stattfinden, beispielsweise im Rahmen der Polizeiarbeit oder Handwerksdienste. Während regelmäßige berufliche Wege 2018 noch als Gesamtanzahl erfasst und später zu den dienstlichen Wegen addiert wurden, wurde auf die Erfassung der regelmäßigen beruflichen Wege 2024 verzichtet, da diese für die Nutzung des LandesTicket keine relevante Größe darstellen. Da gut ein Viertel der dienstlichen Wege (inklusive der regelmäßigen beruflichen Wege) zu Fuß zurückgelegt werden⁹, ist ein Teil der „fehlenden“ Fußwege auch auf den Wegfall der regelmäßigen beruflichen Wege zurückzuführen.

Abbildung 22 zeigt, dass es bei Arbeits- und Ausbildungswegen im Hinblick auf das genutzte Hauptverkehrsmittel Verschiebungen in Richtung des MIV zu Lasten des ÖV gab (+ 10 Prozentpunkte MIV).

Abbildung 22 Wegezwecke nach Hauptverkehrsmittel



Bei den anderen Wegezwecken bleibt der ÖV-Anteil relativ stabil bzw. es sind nur leichte Rückgänge festzustellen. Bei den Freizeitwegen und Wegen für Erledigungen geht der höhere MIV-Anteil zu Lasten von Fußwegen.

⁹ Ergebnis der MiD 2023

Exkurs: Ergebnisse der Studie Mobilität in Deutschland 2023 für Berufstätige in Hessen

Die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) ist eine bundesweite Befragung von Haushalten zu ihrem alltäglichen Verkehrsverhalten im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV). Sie wurde bereits in den Jahren 2002, 2008 und 2017 erhoben. Die Befragung der aktuellen MiD-Studie wurde von April 2023 bis Juli 2024 durchgeführt. Die zentrale Aufgabe der Studie besteht darin, repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemografie von Personen und Haushalten und ihrem Alltagsverkehr (z.B. Wege nach Zwecken und Verkehrsarten) für ein ganzes Jahr zu erhalten. Die Studie bietet damit aktuelle Datengrundlagen zu wichtigen Einflussgrößen der Mobilität und bildet die Basis für Verkehrsmodelle. Aktuelle Ergebnisse sind unter <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2023.html> abrufbar.

Um die Ergebnisse der Befragung der Landesbediensteten besser einordnen zu können, bietet sich an dieser Stelle ein kurzer Vergleich zu den MiD-Ergebnissen der Berufstätigen in Hessen an. Dabei werden Personen betrachtet, die in Hessen leben und in Vollzeit oder Teilzeit arbeiten. Die Basis bildet eine Nettostichprobe von gut 20.000 Personen. Im Unterschied zur LandesTicket-Befragung lag bei der MiD lag der Schwerpunkt auf der Berichterstattung der Mobilität am Stichtag (inklusive regelmäßiger beruflicher Wege), die Befragten konnten die Befragungsart frei wählen (online, schriftlich, telefonisch) und die Erhebung fand über einen Zeitraum von über einem Jahr statt.

Zentrale Kennwerte der Mobilität

In der Gruppe der Berufstätigen in Hessen liegt eine Führerscheinquote von 92 Prozent vor, bei den Landesbediensteten liegt sie mit 95 Prozent etwas höher. Insgesamt 7 Prozent der Beschäftigten in Hessen verfügen über eine Carsharing-Mitgliedschaft, bei Beschäftigten in Metropolen wächst der Anteil auf 23 Prozent. Bei den Landesbediensteten sieht es ähnlich aus, wobei der Anteil bei Landesbediensteten, die in Metropolen leben, mit 19 Prozent etwas unter dem Wert der Gesamtbeschäftigten liegt. Insgesamt 81 Prozent der Beschäftigten geben an, dass sie jederzeit über ein Auto verfügen können, bei den Landesbediensteten trifft dies in 77 Prozent der Fälle zu. Insgesamt 57 Prozent der Beschäftigten nutzen das Auto täglich und 23 Prozent mindestens wöchentlich. Die übliche Autonutzung bei den Landesbediensteten liegt mit einer täglichen Nutzungsquote von 50 Prozent und einer wöchentlichen von 23 Prozent deutlich darunter.

Beim ÖPNV verhält es sich umgekehrt, wobei der Unterschied hier noch deutlicher ist. Während ein Viertel der Berufstätigen in Hessen mindestens wöchentlich den ÖPNV nutzt, sind es die Hälfte der Landesbediensteten, die wöchentlich regionale Busse und Bahnen nutzen. Auch bei der Nutzung des Fernverkehrs lassen sich Unterschiede zwischen den Beschäftigten und den Landesbediensteten feststellen. Insgesamt 6 Prozent der Landesbediensteten nutzen mindestens wöchentlich den Fernverkehr, bei den Berufstätigen sind es nur 3 Prozent. Die Nichtnutzungsquote liegt bei den Beschäftigten bei 54 Prozent, bei den Landesbediensteten nutzen nur ein Drittel den Fernverkehr nie.

Die deutlich stärkere Bedeutung des ÖV lässt sich auch auf den Arbeitswegen feststellen: Hier liegt der Anteil von Bus- und Bahn-Nutzung (sowohl mono- als auch multimodale Nutzung) bei den Beschäftigten bei 22 Prozent, bei den Landesbediensteten mehr als doppelt so hoch (49 Prozent). Der höhere Anteil von ÖV-Nutzung auf Arbeitswegen bei den Landesbediensteten geht jedoch nicht zu Lasten der Autonutzungsquote – hier liegen beide Gruppe gleichauf (64 Prozent bei den Beschäftigten, 65 Prozent bei den Landesbediensteten). Die Fahrradnutzung auf Arbeitswegen liegt mit 25 Prozent bei den Landesbediensteten sogar über dem Anteil in der Gruppe der Berufstätigen (20 Prozent). Allein der Anteil der Fußwege ist bei den Landesbediensteten mit 11 Prozent unterdurchschnittlich im Vergleich zu den Beschäftigten (19 Prozent).

Bei beiden betrachteten Gruppen arbeiten gut 40 Prozent regelmäßig im Homeoffice.

Mobilität am Stichtag

Der Anteil mobiler Personen am Stichtag bei Beschäftigten in Hessen beträgt 88 Prozent und liegt somit nur einen Prozentpunkt über dem Wert der Landesbediensteten. Die durchschnittliche Unterwegszeit beträgt 90 Minuten und die durchschnittliche Tagesstrecke knapp 50 Kilometer. Die Landesbediensteten liegen mit 84 Minuten und 41 Kilometern unter diesem Durchschnitt. Besonders deutlich trifft dies für die Anzahl der gemachten Wege zu – die Beschäftigten in Hessen kommen hier auf einen Durchschnittswert von 3,5 Wegen, während die Landesbediensteten nur auf 1,7 Wege kommen.

Der Modal Split nach Hauptverkehrsmittel der Berufstätigen in Hessen verteilt sich auf 55 Prozent MIV, 24 Prozent Fußwege, 11 Prozent ÖV Wege und 9 Prozent Fahrradwege. Die Werte der Beschäftigten in Hessen sind vergleichbar zur Gesamtbevölkerung, mit einem leicht unterdurchschnittlichen Anteil von Fahrrad und Fußwegen (jeweils – 2 Prozentpunkte) und einem leicht überdurchschnittlichen Auto-Anteil (+ 2 Prozentpunkte). Die Landesbediensteten haben mit 29 Prozent einen deutlich höheren Anteil an ÖV-Weegen. Der Anteil an Fußwegen wird im Vergleich zu den Beschäftigten in Hessen sowohl bei den üblichen Arbeitswegen geringer eingeschätzt als auch am Stichtag weniger berichtet. Aufgrund der abweichenden Erhebungsmethodik ist davon auszugehen, dass der Anteil an Fußwegen (11 Prozent) unterschätzt wurde.

Die Wege verteilen sich bei den Berufstätigen in Hessen auf 26 Prozent dienstliche Wege (während der Arbeitszeit), 25 Prozent Freizeitwege, 19 Prozent Arbeitswege, 13 Prozent Einkaufswege, 9 Prozent andere Erledigungen und 6 Prozent Begleitwege.

Es werden deutlich mehr berufliche Wege als bei den Landesbediensteten unternommen, da hier auch regelmäßige berufliche Wege berücksichtigt werden. Diese regelmäßigen beruflichen Wege wurden für die Landesbediensteten nicht erhoben, wodurch der Anteil bei diesem Wegezweck deutlich geringer ausfällt (5 Prozent). Die Arbeitswege fallen hingegen bei den Landesbediensteten deutlich höher aus (45 zu 19 Prozent). Freizeit- und Einkaufswege sind bei den Landesbediensteten unterrepräsentiert (19 bzw. 7 Prozent zu 25 und 13 bei den Beschäftigten in Hessen). Begleitwege haben sowohl bei den Beschäftigten als auch bei den Landesbediensteten einen geringen Anteil von 6 bzw. 5 Prozent.

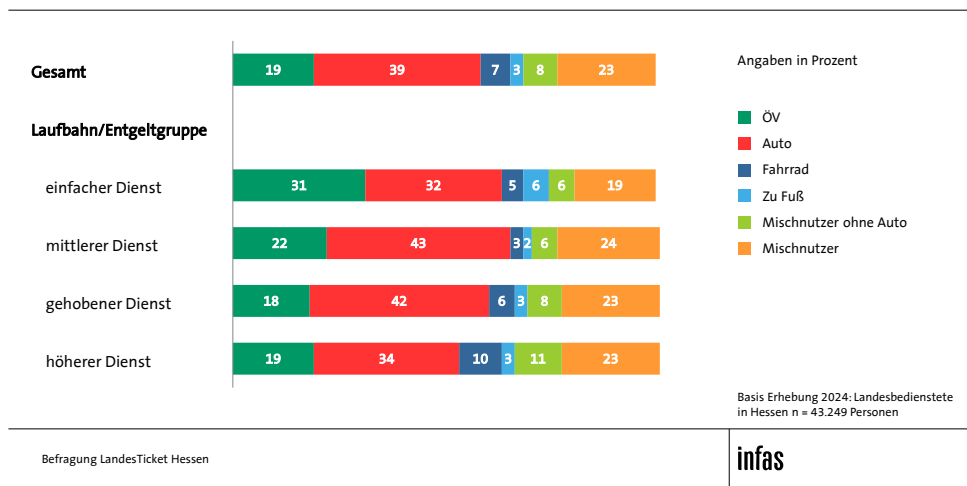
3.4 Arbeitswege

Obwohl zwei Drittel aller Landesbediensteten das LandesTicket sowohl beruflich als auch in der Freizeit nutzen (siehe Kapitel 4.1, Abbildung 27), ist die Arbeitsmobilität von besonderer Bedeutung. Die Arbeitsmobilität, hier gemeint als die Mobilität vom und zum Arbeitsplatz, ist viel stärker von Routinen geprägt, als es bei der Freizeitmobilität der Fall ist. Dementsprechend ist die Wahl für ein Verkehrsmittel oder auch einen Verkehrsmittelmix auf Arbeitswegen zum einen deutlich schwerer beeinflussbar als die Mobilität in der Freizeit, zum anderen ist eine geänderte Mobilitätsroutine dann auch persistenter. Das LandesTicket wurde mit dem Ziel eingeführt, den „Umstieg“ auf den Öffentlichen Verkehr für Landesbedienstete zu erleichtern und damit einhergehend auch deren CO₂-Bilanz zu verbessern. Die Arbeitswege der Landesbediensteten spielen demnach eine zentrale Rolle für dieses Ziel.

Insgesamt ist die Arbeitsmobilität der Landesbediensteten von der Nutzung des Autos geprägt: Knapp 40 Prozent nutzen ausschließlich dieses Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit, zusätzlich 23 Prozent nutzen das Auto im Verbund mit anderen Verkehrsmitteln (Abbildung 23). Betrachtet man verschiedene Haushaltskonstellationen oder Wohnstandorte, steht das Auto noch stärker im Mittelpunkt der Arbeitsmobilität. Der Anteil reiner Autonutzenden liegt bei Familien mit minderjährigen Kindern bei 45 Prozent, im ländlichen Raum bei 65 Prozent.

Personen im einfachen Dienst und mit mutmaßlich geringeren finanziellen Mitteln nutzen den ÖV überproportional häufig. Hier steigt der Anteil von ausschließlich ÖV-Nutzenden im Berufsverkehr von 19 auf 31 Prozent. Andersherum steigt die Nutzung des Autos nicht proportional mit einem höheren Einkommen an. Der Anteil reiner MIV-Nutzender bei den Arbeitswegen liegt im höheren Dienst bei einem Drittel – genau wie im einfachen Dienst.

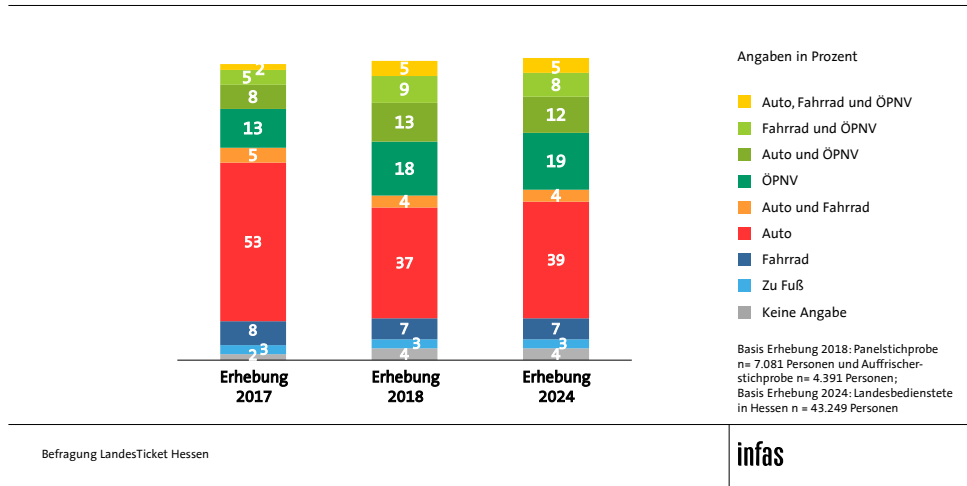
Abbildung 23 Übliche Verkehrsmittelnutzung auf dem Weg zur Arbeit



Die Nutzung des ÖV findet jedoch weniger monomodal als beim Auto statt, sondern ist bei einem Großteil der Landesbediensteten multimodal, also im Verkehrsmittelmix, organisiert (Abbildung 24). Insgesamt 8 Prozent der Landesbediensteten, die auf ihren Arbeitswegen multimodal unterwegs sind, nutzen den Umweltverbund, also die

Kombination von Fuß, Rad und ÖV. Ein knappes Viertel der Landesbediensteten nutzt eine Kombination aus MIV und anderen Verkehrsmitteln.

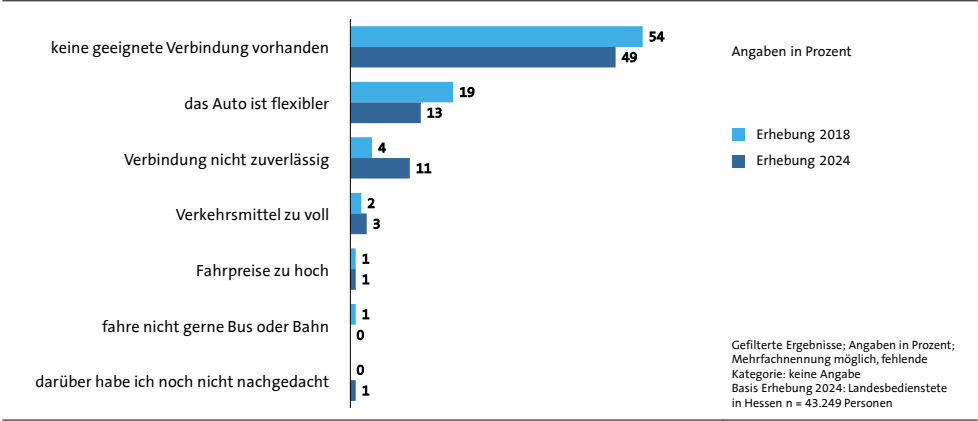
Abbildung 24 Übliche Verkehrsmittelnutzung auf Arbeitswegen im Zeitvergleich



Betrachtet man die unterschiedlichen Verkehrsmittelkombinationen, die Landesbedienstete auf Arbeitswegen nutzen, noch detaillierter, fällt die nahezu identische Verteilung zu der vergangenen Befragung im Jahr 2018 auf. Die Umstellung der Mobilitätsgewohnheiten auf Arbeitswegen hat sich insgesamt seit der Erhebung im Jahr 2017 als dauerhaft erwiesen. Die monomodale Autonutzung spielt im Vergleich zur Zeit vor der Ticketeinführung eine deutlich geringere, aber dennoch weiterhin die zentrale Rolle bei der Mobilität auf Arbeitswegen. Die Kombination Auto und ÖPNV hat zwischen 2017 und 2018 um 5 Prozentpunkte zugenommen. Bei der aktuellen Erhebung kombiniert weiterhin gut jede/r zehnte Landesbedienstete in einer üblichen Woche den MIV mit ÖV-Wegen. Insgesamt 7 Prozent der Landesbediensteten nehmen aktuell üblicherweise das Fahrrad zur Arbeit, bei weiteren 17 Prozent wird das Fahrrad zumindest in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln genutzt. Zufußgehen spielt bei den Arbeitswegen eine untergeordnete Rolle.

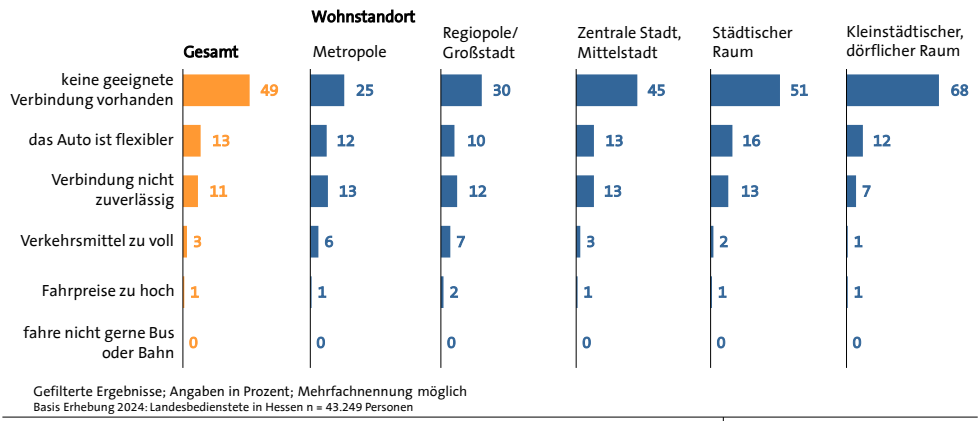
Genau wie 2018 wurden die Landesbediensteten auch bei der aktuellen Erhebung gefragt, welche Gründe gegen die Nutzung von Bus und Bahn auf dem Arbeitsweg sprechen (Abbildung 25). Über die Hälfte gibt an, dass schlicht „keine geeignete Verbindung vorhanden“ sei – dies sind 5 Prozentpunkte mehr als noch 2018 und ist mit Abstand die häufigste Nennung. Das Wort „geeignet“ kann jedoch unterschiedlich interpretiert werden. Es kann heißen, dass gar keine Verbindungen vorhanden sind, aber auch, dass keine schnellen Verbindungen vorhanden sind, oder schließlich, dass zu viele Umstiege notwendig sind. In allen drei Fällen stellt der ÖV auf dem Arbeitsweg kein konkurrenzfähiges Verkehrsmittel dar. Das gilt für rund 50 Prozent der Nichtnutzenden des ÖV.

Abbildung 25 Gründe gegen die Nutzung des ÖV auf dem Arbeitsweg



Der zweithäufigste Grund und für knapp 20 Prozent der Befragten relevant ist die Flexibilität des Autos im Vergleich zum ÖV. Jede/r zehnte Befragte gibt an, dass die Verbindung mit dem ÖV nicht zuverlässig sei. Damit nimmt dieser Grund im Vergleich zu 2018 deutlich an Bedeutung zu. Die anderen abgefragten Gründe spielen im Vergleich zu den zuvor genannten keine Rolle für die Wahl gegen Bus und Bahn. Auffällig ist die unterschiedliche Bewertung je nach Wohnstandort der Befragten (Abbildung 26). Während es bei den Gründen „das Auto ist flexibler“ und „Verbindung nicht zuverlässig“ kaum Unterschiede zwischen Stadt und Land gibt, erhält die Aussage „keine geeignete Verbindung vorhanden“ – wenig überraschend – eine sehr unterschiedliche Gewichtung bei Stadt- bzw. Landbewohnerinnen und -bewohnern.

Abbildung 26 Gründe gegen die Nutzung des ÖV nach Wohnstandort



Während dies nur ein Viertel der hier befragten Landesbediensteten in Metropolen angibt, ist die fehlende geeignete Verbindung für zwei Drittel der Landbewohnerinnen und -bewohner der ausschlaggebende Faktor gegen die Nutzung von Bus und Bahn auf dem Arbeitsweg. Zu volle Verkehrsmittel spielen insgesamt eine geringe Bedeutung bei der Entscheidung gegen den ÖV, in großen Städten ist dies für 6 bzw. 7 Prozent der Befragten ein ausschlaggebender Grund.

4 Nutzung und Bewertung des LandesTicket

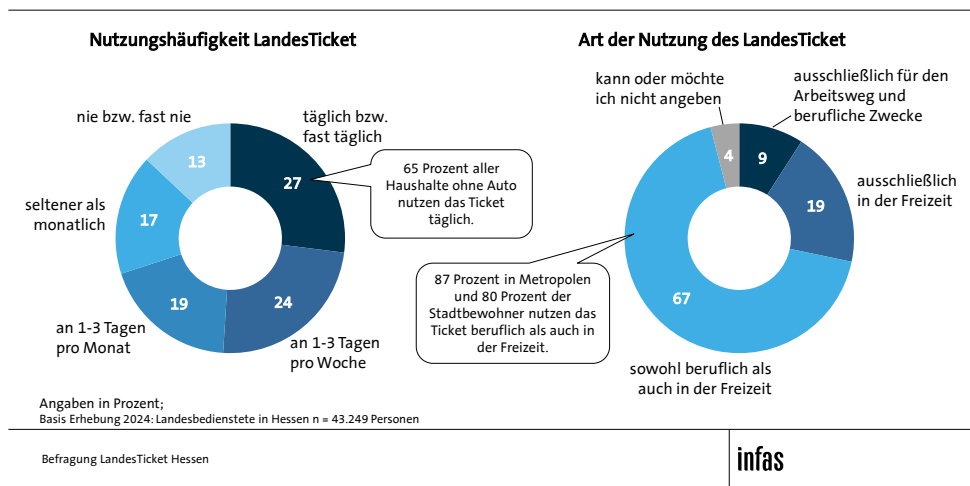
In den folgenden Kapiteln wird die Nutzung und Bewertung des LandesTickets detaillierter betrachtet. Im Jahr 2018 wurde das damals neue Angebot sehr positiv von den Landesbediensteten beurteilt. Zwischenzeitlich haben sich Rahmenbedingungen sowohl in der Mobilität als auch der Arbeitsrealität durch die Corona-Pandemie stark verändert. Die Möglichkeit zum Homeoffice ist eine starke Motivation für viele Landesbedienstete in einer üblichen Woche weniger Arbeitswege als noch 2018 zu machen. Nachdem in Kapitel 3 die ÖV- und damit auch LandesTicket-Nutzung auf konkreter Wegeebe betrachtet wurde, soll hier ein genauerer Blick auf die subjektive Einschätzung der Nutzung geworfen werden. Die Ergebnisse vermitteln einen Eindruck darüber, wer das Ticket in welchen Situationen nutzt und wie es inzwischen von den Landesbediensteten wahrgenommen wird.

4.1 Bekanntheit und Nutzung des LandesTickets

Das LandesTicket ist nahezu allen Landesbediensteten bekannt (98 Prozent; Abbildung 27). Heraus sticht hier nur die Altersgruppe der unter 20-Jährigen – hier kennt das Ticket über ein Drittel der jungen Landesbediensteten noch nicht. Dieser Wert hängt jedoch stark mit dem Beginn der Arbeitstätigkeit zusammen: Über 70 Prozent der unter 20-Jährigen sind zum Befragungszeitpunkt noch kein Jahr im Landesdienst tätig.

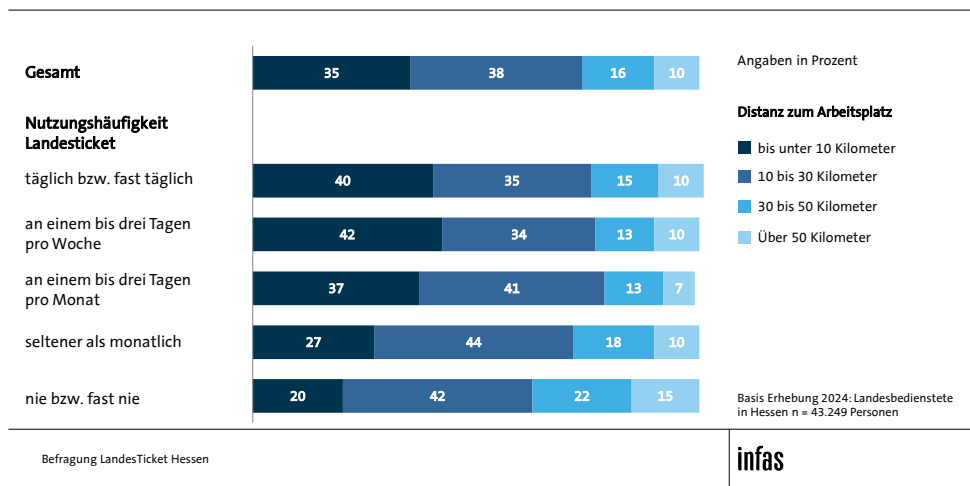
Ein knappes Drittel der Landesbediensteten gibt an, dass sie das Ticket „täglich bzw. fast täglich“ nutzen (Abbildung 27). Bei Landesbediensteten ohne Auto im Haushalt wächst der Anteil der regelmäßigen Nutzung auf drei Viertel an. Außerdem wird das Ticket überproportional häufig von Alleinlebenden (36 Prozent), Personen unter 20 Jahren (43 Prozent), Personen im einfachen Dienst (40 Prozent) sowie Landesbediensteten mit Wohnsitz in Metropolen und Städten (55 bzw. 40 Prozent) täglich oder fast genutzt.

Abbildung 27 Nutzungshäufigkeit und Art der Nutzung



Ohne die individuelle Nutzungsmotivation der einzelnen Landesbediensteten zu kennen, ist anzunehmen, dass externe Faktoren wie das ÖV-Angebot, die finanziellen Mittel des Haushalts und der Autobesitz eine große Bedeutung bei der Wahl für bzw. gegen die regelmäßige LandesTicket-Nutzung spielen. So ist es wenig überraschend, dass Landesbedienstete in einem Haushalt mit drei oder mehr Autos überproportional häufig kein LandesTicket nutzen (26 Prozent) und ebenso Personen, die im ländlichen Raum wohnen, häufiger auf die Nutzung verzichten (27 Prozent). Auch die Distanz zum Arbeitsplatz spielt eine Rolle – die tägliche oder wöchentliche Nutzung des Tickets ist überproportional hoch bei Personen, deren Arbeitsplatz nur bis zu 10 Kilometer weit entfernt liegt. Mit einem Arbeitsweg von über 50 Kilometer wird das Ticket überproportional häufig nicht genutzt.

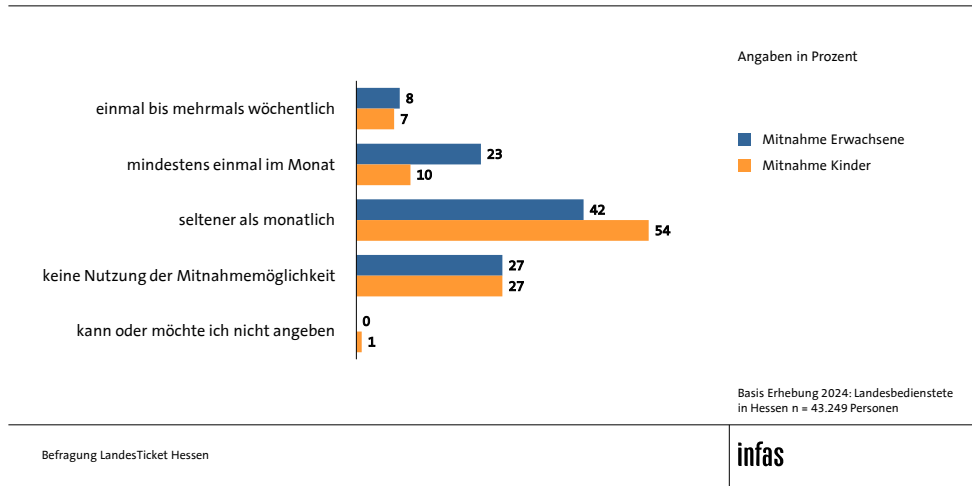
Abbildung 28 Nutzung des Landestickets nach Distanz zum Arbeitsplatz



Drei Viertel der Landesbediensteten geben an, dass sie das Ticket sowohl beruflich als auch in der Freizeit nutzen. Knapp 20 Prozent nutzen es ausschließlich in der Freizeit und jede/r zehnte Landesbedienstete nur im beruflichen Kontext. Die Anzahl der Personen, die das LandesTicket in beiden Zusammenhängen nutzt, hat seit 2018 leicht abgenommen (– 6 Prozentpunkte). Personen, die das Ticket nur in der Freizeit nutzen, sind überproportional häufig im ländlichen Raum wohnhaft (28 Prozent).

Im Gegensatz zum Deutschlandticket verfügt das LandesTicket über eine Mitnahmeregelung: ab 19 Uhr sowie am Wochenende und Feiertagen kann man mit dem Ticket einen zusätzlichen Erwachsenen und Kinder unter 15 Jahren kostenfrei mitnehmen. Die folgende Abbildung 29 zeigt, dass die Mitnahmemöglichkeit von Erwachsenen von einem Drittel der Landesbediensteten regelmäßig, also mindestens monatlich, genutzt wird.

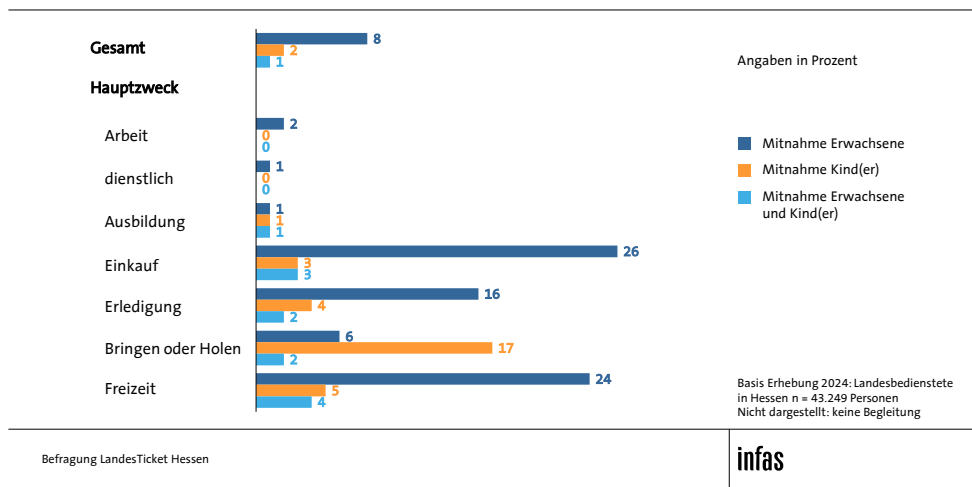
Abbildung 29 Nutzung der Mitnahmemöglichkeit



Der größte Anteil der Landesbediensteten, nämlich 42 Prozent, nutzt die Mitnahme jedoch seltener als monatlich. Gut ein Viertel der Landesbediensteten nutzt weder die Mitnahmemöglichkeit von Erwachsenen noch die von Kindern. Die regelmäßige Mitnahme von Kindern bei Familien mit minderjährigen Kindern im Haushalt liegt bei einem wöchentlichen Anteil von 15 Prozent und bei einem monatlichen Anteil von 22 Prozent.

Die mindestens wöchentliche Mitnahme von Erwachsenen findet in Metropolen und Großstädten etwa doppelt so häufig statt wie in kleineren Städten oder auf dem Land (19 Prozent wöchentliche Mitnahme in Metropolen vs. 4 Prozent im ländlichen Raum). Dies steht in Zusammenhang zur allgemeinen Nutzungshäufigkeit des Tickets. Die folgende Abbildung 30 stellt die konkrete Mitnahme am Stichtag auf ÖV-Wegeebene dar.

Abbildung 30 Mitnahme nach Wegezweck am Stichtag

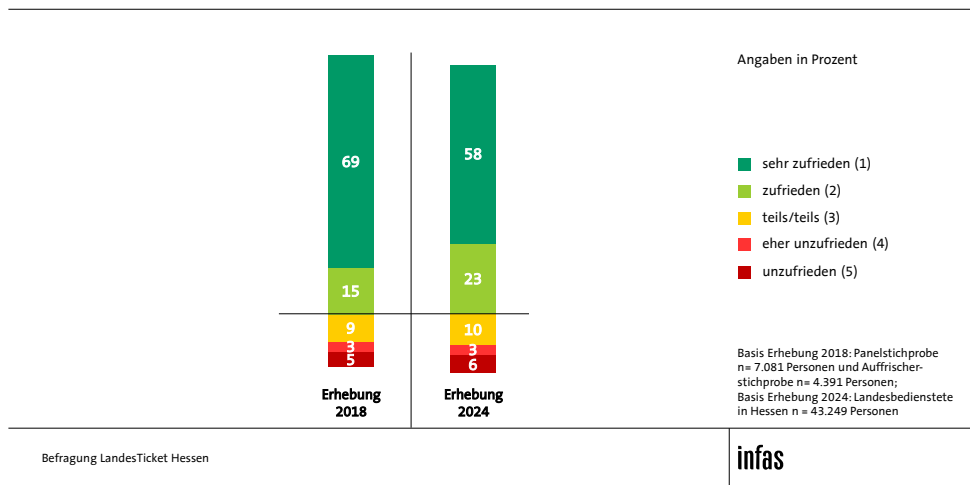


Hierbei zeigt sich, dass die Mitnahme von Kindern überwiegend zum Zwecke des Bringens und Holens stattfindet. Bei der Mitnahme von Erwachsenen wird die Regelung gleichermaßen bei Einkaufswegen sowie bei Freizeitwegen genutzt – hier wurde jeweils auf einem Viertel der Wege mit dem LandesTicket eine erwachsene Person mitgenommen. Bei privaten Erledigungen waren es immerhin 16 Prozent der Wege, bei denen das LandesTicket zu zweit genutzt wurde.

4.2 Zufriedenheit mit dem LandesTicket

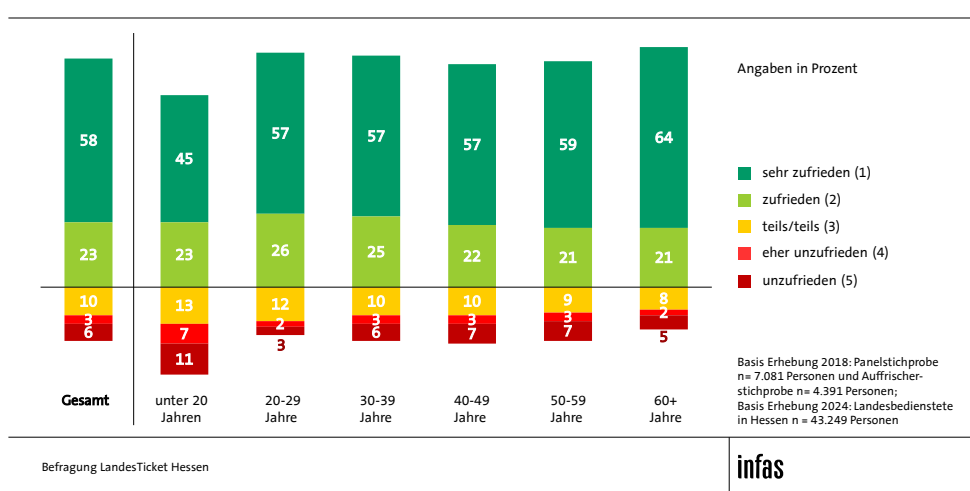
Die Zufriedenheit mit dem LandesTicket ist nach wie vor sehr hoch (Abbildung 31).

Abbildung 31 Zufriedenheit mit dem LandesTicket im Zeitvergleich



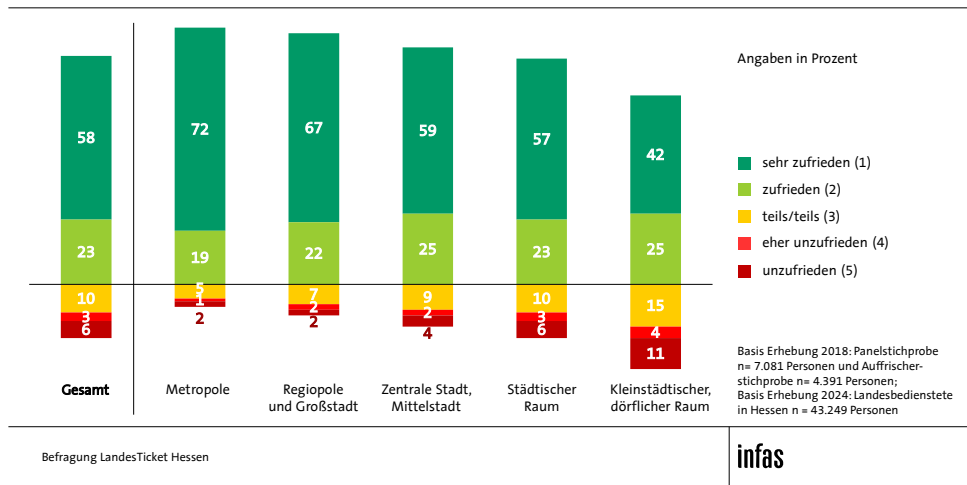
Gut 80 Prozent der Landesbediensteten sind „sehr zufrieden“ oder „zufrieden“ mit dem Ticket (Abbildung 32). Allerdings hat der Anteil der „sehr Zufriedenen“ im Vergleich zur Befragung 2018 um etwa 10 Prozentpunkte abgenommen. Auffällig ist die im Vergleich geringe Zufriedenheit bei den unter 20-Jährigen (68 Prozent Zufriedenheit).

Abbildung 32 Zufriedenheit nach Altersgruppen



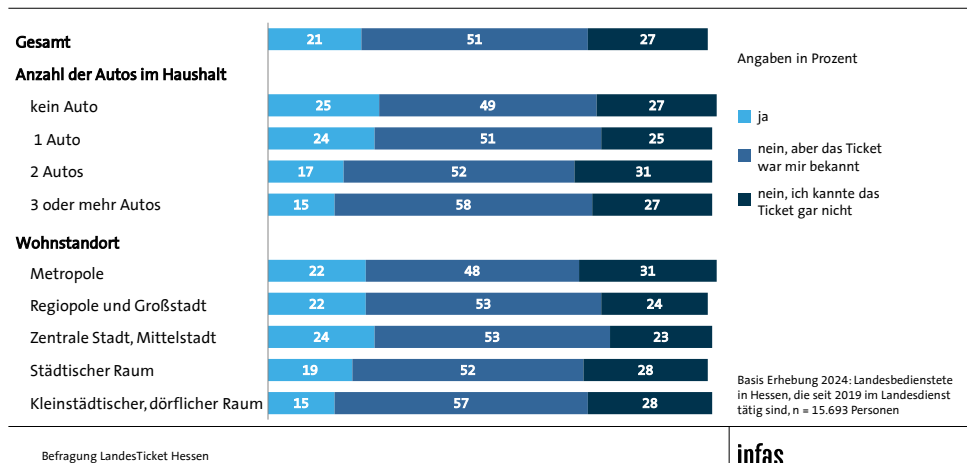
Hinsichtlich des Wohnstandorts zeigt sich, dass die Landesbediensteten umso zufriedener sind, je zentraler sie wohnen. Während 91 Prozent der Landesbediensteten, die in Metropolen leben, (sehr) zufrieden sind, trifft dies im ländlichen Raum auf 67 Prozent der Personen zu (Abbildung 33).

Abbildung 33 Zufriedenheit nach Wohnstandort



Auch die Vielfalt der Nutzung im beruflichen Kontext sowie in der Freizeit erhöht die Zufriedenheit mit dem Ticket. 63 Prozent der Landesbediensteten, die das Ticket nur in der Freizeit nutzen, sind zufrieden. Die zusätzliche Nutzung auf Arbeitswegen oder für berufliche Zwecke erhöht die Zufriedenheit um fast 20 Prozentpunkte. Personen, die weniger zufrieden mit dem Ticket sind, nutzen auch die Mitnahmeregelung deutlich weniger bzw. gar nicht.

Abbildung 34 Aspekt bei der Arbeitgeberwahl



Insgesamt 37 Prozent der Landesbediensteten sind seit 2019, also nach der Einführung des Tickets, in den Landesdienst eingetreten. Für wiederum gut 20 Prozent dieser Personen war das Landesticket ein Aspekt bei der Arbeitgeberwahl – bei Landesbediensteten ohne Auto erhöht sich diese Anzahl auf 25 Prozent. Die Bedeutung des Tickets für die Arbeitgeberwahl sinkt mit der Anzahl der Autos im Haushalt. Ein knappes Drittel gibt an, dass ihnen das Ticket vor Beginn der Arbeitstätigkeit nicht bekannt war. Bei Wohnstandorten im ländlichen Raum ist das Ticket weniger häufig ausschlaggebend für die Arbeitgeberwahl (Abbildung 34).

5 CO₂-Einsparung durch das LandesTicket

Es folgt der Versuch einer Beschreibung von CO₂-Einsparungseffekten durch das LandesTicket. Grundsätzlich kann die Berechnung nur näherungsweise erfolgen, da hier mit subjektiven und hypothetischen Annahmen der Befragten gearbeitet wird. Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Einschätzungen zu den möglichen CO₂-Einsparungseffekten als Orientierungsmarken zu verstehen. Zur Ermittlung der quantitativen Emissionseinsparungen durch das LandesTicket müssen die mit dem LandesTicket gefahrenen Personenkilometer (Pkm) und (theoretisch) ohne dieses Ticket gewählte Alternativen identifiziert werden. Dazu wird eine Operationalisierung genutzt, die mögliche Veränderungseffekte explizit aufgrund des LandesTickets und grundsätzlich bezogen auf eine konkrete Fahrt aus der stichtagsbezogenen Erhebung erfragt.

5.1 Herangehensweise bei der CO₂-Berechnung

Grundlage zur Berechnung der Emissionen ist die in der Evaluation durchgeführte Befragung der Landesbediensteten zu ihrer Mobilität an einem zufällig ausgewählten Stichtag. Erhoben wurden alle Wege, die an diesem Tag absolviert wurden. Für die Emissionsberechnungen werden jedoch nur die Wege betrachtet, auf denen das LandesTicket genutzt wurde. In einem zweiten Schritt wurde gefragt, welche(s) Verkehrsmittel auf dem ÖV-Weg genutzt worden wäre(n), wenn das LandesTicket nicht zur Verfügung gestanden hätte. Der folgende Kasten zeigt die in dieser Frage angebotenen Antwortalternativen:

Wie hätten Sie die Strecke zurückgelegt, wenn Sie zu diesem Zeitpunkt kein LandesTicket zur Verfügung gehabt hätten? Mit einem ...

1. ... anderen Ticket auch im öffentlichen Nahverkehr
2. ... anderen Ticket im öffentlichen Fernverkehr
3. ... Kraftfahrzeug (Kfz) (Pkw, Lkw, Motorrad etc.)
4. ... normalen Fahrrad
5. ... Elektrofahrrad oder Pedelec
6. ... E-Scooter oder ähnliches
7. ... zu Fuß
8. ... wäre gar nicht gefahren

Der Ansatz zur Emissionsermittlung setzt nun das tatsächlich genutzte Verkehrsmittel mit der möglichen Alternative in Verbindung und quantifiziert diesen Unterschied: Bei den Antworten 1 und 2 (ÖPNV) ändert sich der CO₂-Fußabdruck bei gleicher Strecke kaum oder nur wenig. Bei Antwort 3 (mit dem Auto) ist der CO₂-Fußabdruck im Vergleich zum öffentlichen Nahverkehr höher. Die Antworten 4 bis 7 (Mikromobilität, z.B. Fahrrad oder E-Scooter) sind insgesamt umweltfreundlicher als der öffentliche Nahverkehr. Antwort 8 (kein Weg) bedeutet, dass durch das Angebot des LandesTickets mehr Verkehr entsteht, also mehr Fahrten gemacht werden und dadurch eine negative CO₂-Bilanz entsteht.

Zur Ermittlung der Emissionswerte mit und ohne LandesTicket werden darüber hinaus die Entfernungen der berichteten Wege genutzt. Für die Entfernung eines Weges werden die Angaben der Landesbediensteten aus der Stichtagsbefragung verwendet, die für jeden Weg als subjektive Schätzung in Kilometern abgefragt wurden.

Die Menge der CO₂-Äquivalent-Emissionen (CO_{2eq}), die bei Fahrten mit dem LandesTicket entstehen, wird nun berechnet, indem man die Länge des Weges mit dem Emissionswert des genutzten Verkehrsmittels multipliziert. Für die Emissionswerte werden Referenzwerte des Umweltbundesamtes auf Grundlage von TREMOD 6.51¹⁰ mit Bezugsjahr 2022 verwendet. Die Berechnung der CO₂-Äquivalent-Emissionen (CO_{2eq}-Emissionen) für Pkw basiert auf den Angaben der Befragten zu den Fahrzeugen im Haushalt. Dabei wurde die Anzahl der Fahrzeuge sowie Marke, Modell, Antriebsart und Baujahr jedes Autos erfasst und einem Segment des Kraftfahrt Bundesamtes (KBA), also z.B. Kleinwagen oder Mittelklasse, zugeordnet. Für jedes Segment und jede Antriebsart gibt es einen speziellen CO₂-Äquivalent-Wert, der auf dem durchschnittlichen Verbrauch der Fahrzeuge in diesem Segment basiert.

So können zwei Emissionswerte ermittelt werden:

1. Der tatsächliche CO₂-Ausstoß, der bei den Wegen mit dem LandesTicket entstanden ist (CO_{2eq}-IST).
2. Der geschätzte CO₂-Ausstoß für einen alternativen Weg ohne LandesTicket (CO_{2eq}-ALT).

Um herauszufinden, wie das LandesTicket die CO₂-Emissionen beeinflusst, wird der alternative Wert vom tatsächlichen Wert subtrahiert. Der Wert drückt also aus, wie viele Gramm (g) CO_{2eq} pro Fahrt mit dem LandesTicket eingespart oder zusätzlich emittiert wurde.

5.2 Ergebnis der CO₂-Berechnung

Insgesamt werden pro Tag durch das LandesTicket Hessen 37.689 kg CO_{2eq} eingespart. Auf das Jahr hochgerechnet ergeben sich somit 13.756 t an CO_{2eq}, die nicht emittiert werden. Pro Person und Tag sind das 207 g CO_{2eq}-Einsparungen durch das LandesTicket.

Im Folgenden werden die Ergebnisse differenzierter betrachtet, um die Einsparungseffekte besser einordnen zu können. Abbildung 35 zeigt die Gesamtmenge der Emissionen aufgeteilt auf die Hauptverkehrsmittel Auto und ÖV. Die anderen Verkehrsmittel werden zusammengefasst, da der Anteil der Emissionen gering ist. Die von den genutzten Autos der Landesbediensteten verursachten Tonnen (t) CO_{2eq} sind fast dreimal so hoch wie der Ausstoß der genutzten öffentlichen Verkehrsmittel.

¹⁰ Zur Ermittlung und Aufbereitung von Informationen aus dem Verkehrsbereich hat das Umweltbundesamt das Computerprogramm TREMOD (Transport Emission Model) entwickeln lassen. In TREMOD werden alle in Deutschland betriebenen Personenverkehrsarten (Pkw, motorisierte Zweiräder, Busse, Bahnen, Flugzeuge) und Güterverkehrsarten (Lkw, leichte Nutzfahrzeuge, Bahnen, Schiffe) erfasst. Die Basisdaten reichen von Fahr-, Verkehrsleistungen und Auslastungsgraden bis zu den spezifischen Energieverbräuchen und den Emissionsfaktoren, vgl. Umweltbundesamt, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/76_2024_texte_tremod_.pdf

Abbildung 35 CO₂-Gesamtemissionen (pro Jahr) der Landesbediensteten nach Verkehrsmittel

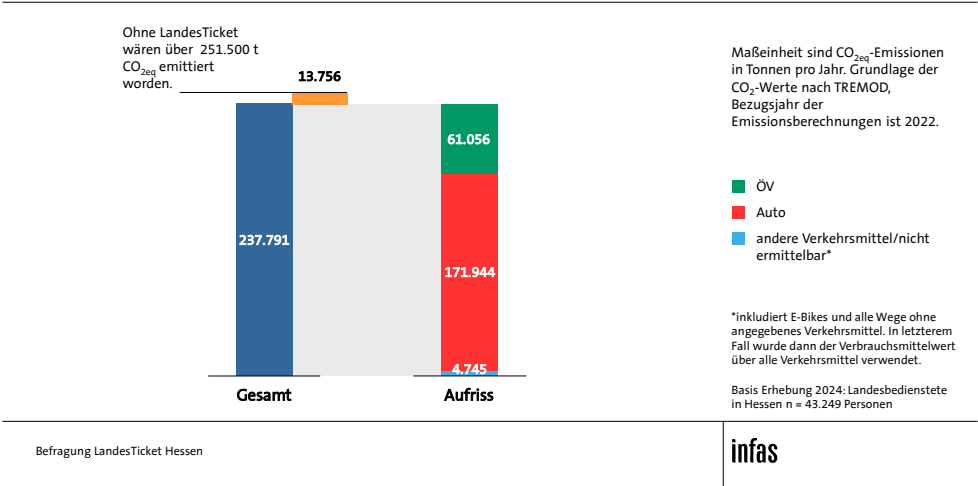
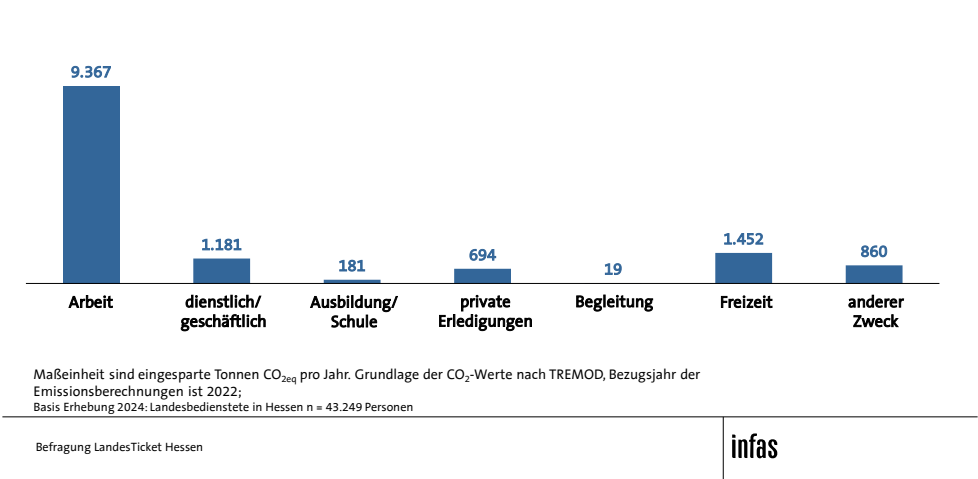


Abbildung 36 zeigt, wie sich die errechnete CO₂-Ersparnis von 13.756 t auf die verschiedenen Wegezwecke aufteilt. Zwei Drittel aller Emissionen werden auf Arbeitswegen gespart, auf Freizeitwegen entfallen etwa 1.500 t Einsparung pro Jahr, bei dienstlich/beruflichen Wegen sind es etwa 1.200 t. An dieser Stelle soll jedoch daran erinnert werden, dass die Befragten überproportional viele Arbeitswege berichteten, sodass das Verhältnis von Emissionen auf Arbeitswegen gegenüber den Freizeitwegen in der Realität vermutlich weniger deutlich ausfällt.

Abbildung 36 CO₂-Ersparnis nach Wegezweck

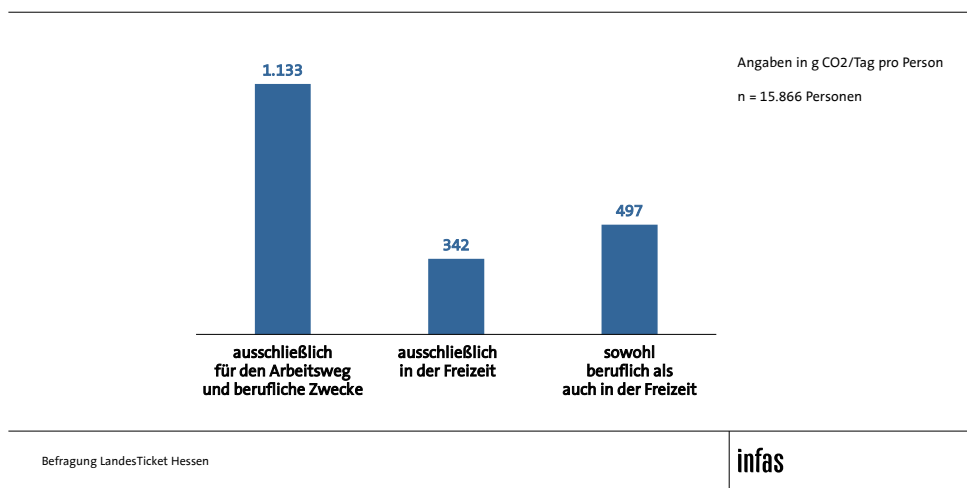


Die Einsparungen können auch nach unterschiedlichen Personengruppen differenziert betrachtet werden. Dabei sollte berücksichtigt werden, dass die größten Einsparungseffekte dort erzielt werden können, wo zuvor viel CO_{2eq} emittiert wurde. Bei Personen bzw. Personengruppen, die bereits zuvor nur wenig CO_{2eq} emittiert haben, können durch das LandesTicket Hessen keine großen Einsparungseffekte erwartet werden. In wenigen Fällen, wird sogar aufgrund der Ticketnutzung mehr CO_{2eq} emittiert. Allerdings beschränkt sich dieser negative Klimaeffekt auf wenige und kleine Teilgruppen der Befragung.

Die in den folgenden Kapiteln dargestellten Werte sind in Gramm (g) pro Person und Fahrt angegeben. Durchschnittlich beträgt die Einsparung der Emissionen mit dem LandesTicket 544 g CO_{2eq} pro Fahrt mit dem LandesTicket. Die Angabe pro Fahrt orientiert sich dabei an der Operationalisierung in der Befragung. Diese Art der Darstellung hat zudem den Vorteil, dass die Auswirkungen der jeweils betrachteten Merkmale deutlicher hervortreten und nicht durch die Gruppengröße verdeckt werden. Allerdings muss dabei beachtet werden, dass einige Gruppen sehr klein sind und insgesamt wenig Relevanz für die Gesamtmenge an emittiertem CO_{2eq} besitzen. Darauf wird an den entsprechenden Stellen hingewiesen. Zudem werden zur besseren Lesbarkeit, abgesehen von wenigen Ausnahmen, positive Werte angegeben. Der Wert drückt also aus, wie viel Gramm CO_{2eq} pro Fahrt mit dem LandesTicket eingespart wurden.

Das LandesTicket kann für Arbeitswege und berufliche Zwecke aber auch für Freizeitwege genutzt werden. In der Umfrage wurde erhoben, für welche Anlässe das LandesTicket verwendet wird. Es zeigt sich, dass Personen, die das Ticket ausschließlich für berufliche Zwecke nutzen – immerhin 9 Prozent der Befragten – die größten Einsparungen an CO_{2eq} aufweisen (Abbildung 37).

Abbildung 37 Einsparung der Emissionsmenge nach Ticketnutzung



Bemerkenswert ist dabei die Höhe an Einsparungen von mehr als 1.100 g CO_{2eq} pro Fahrt mit dem LandesTicket. Es scheint, als ob eine starke Autoorientierung bei Fahrten zur und während der Arbeit mit dem Angebot des LandesTickets geändert wurde und auch für längere Autofahrten nun auch häufig das Ticket verwendet wird. Dieser Befund ist insofern sehr positiv zu bewerten, als dass berufliche Wege besonders stark von Routinen geprägt sind und zudem ein großes Bedürfnis nach Verlässlichkeit besteht, um nicht verspätet am Arbeitsplatz zu erscheinen.

6 Fazit

Die dargelegten Ergebnisse zur Evaluation des LandesTickets liefern wertvolle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten der befragten Landesbediensteten im Allgemeinen, zur Veränderung der Verkehrsmittelwahl seit der Einführung des Tickets sowie seiner Nutzung und Bewertung. Nachdem die letzte Befragung im Jahr 2018 das Stimmungsbild und die Nutzungsgewohnheiten kurz nach der Einführung des Tickets im Jahr 2017 widerspiegelte, ist das LandesTicket nun bereits länger etabliert. Die deutlichen Effekte, die sich in Bezug auf die Erhöhung der ÖPNV-Anteile im Verkehrsmittelmix der Landesbediensteten im Jahr 2018 zeigten, haben sich als dauerhaft erwiesen – auch wenn in der aktuellen Erhebung wieder leichte Rückgänge bei der Nutzung des ÖPNV zu verzeichnen waren. Es ist – bei gleichen Rahmenbedingungen – nicht von einer Steigerung oder Abnahme der ÖPNV-Anteile auszugehen.

Die Ergebnisse müssen vor dem Hintergrund interpretiert werden, dass die Teilnehmenden nicht unbedingt die Gesamtheit aller Landesbediensteten in Bezug auf die LandesTicket-Nutzung repräsentativ abbilden, da Selektivitäten hinsichtlich der Nutzungsmuster bestehen können. Im Vergleich zu den Berufstätigen in Hessen (Mobilität in Deutschland, 2023) nutzen Landesbedienstete den ÖPNV doppelt so häufig, bei Arbeitswegen ist der ÖPNV-Anteil sogar etwas mehr als doppelt so hoch. Dieses Resultat bestätigt die Annahme über eine positive Wirkung des LandesTickets im Hinblick auf die ÖPNV-Nutzungshäufigkeit. Mit Blick auf die Verkehrsmittelnutzung in einer üblichen Woche zeigt sich genau wie 2018, dass Busse und Bahnen einen festen Platz einnehmen. Dennoch dominiert insgesamt das Auto die Verkehrsmittelwahl in einer üblichen Woche – die Hälfte aller Wege entfallen darauf. Obwohl die subjektive Angabe zur täglichen Autonutzung leicht rückläufig ist, steigt die Anzahl der Pkw-Wege damit um 5 Prozentpunkte im Vergleich zur letzten Messung. Deutliche Unterschiede in der Bedeutung des Pkw einerseits und des ÖPNV andererseits sind entlang des Wohnorts der Landesbediensteten festzustellen. In Metropolen kehrt sich das Verhältnis MIV zu ÖPNV um – hier entfallen 50 Prozent aller Wege auf Busse und Bahnen.

Die Diskrepanz zwischen Stadt und Land im öffentlichen Verkehr ist keine Überraschung und kann auch nicht allein durch die Einführung eines attraktiven Jobtickets aufgehoben werden. Auf dem Land fehlt es in erster Linie an Angeboten und der Infrastruktur, um das Auto adäquat zu ersetzen. So geben zwei Drittel der Landesbediensteten auf dem Land an, dass „keine geeignete Verbindung“ vorhanden ist und die ÖV-Nutzung daher keine Alternative darstellt. In Städten führen vor allem Ausfälle und Verspätungen dazu, dass Bus und Bahn vielfach nicht als verlässliche Alternative wahrgenommen werden.

Dennoch kann seit der Einführung des LandesTickets insgesamt eine positive Bilanz gezogen werden – denn es hat zur Intensivierung der Nutzung bei den Landesbediensteten beigetragen. Mit dem LandesTicket ist es gelungen, einen deutlichen Anstoß zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens unter den Landesbediensteten zu geben. Bedenkt man, dass es sich beim Mobilitätsverhalten um lang erprobte und im Wortsinn „eingefahrene“ tägliche Routinen handelt, sind die etablierten Veränderungen umso positiver zu bewerten. Zwar wird das Auto nach wie vor viel genutzt, aber die Integration des ÖPNV in die täglichen Wegeketten und

das Halten des ÖPNV-Anteils auf vergleichsweise hohem Niveau können dem LandesTicket zugeschrieben werden.

Knapp ein Drittel der Landesbediensteten gibt an, dass die ÖPNV-Nutzung deutlich erhöht wurde. Sogar auf dem Land hat jede/r fünfte Landesbedienstete die ÖPNV-Nutzung deutlich und 27 Prozent die Nutzung etwas erhöht. Dies kann als besonderer Erfolg gelten, denn hier liegen aufgrund der Autozentrierung auf dem Land und der (meist) längeren Strecken zum Arbeitsort besonders viel Potenzial für Emissionseinsparungen. Insgesamt geben 7 Prozent der Landesbediensteten an, dass das Landesticket eine Rolle bei der Abschaffung eines Autos gespielt hat – dies sind in absoluten Zahlen etwa 12.600 Autos.

Insgesamt werden pro Tag durch das LandesTicket Hessen 37.689 kg CO_{2eq} eingespart. Auf das Jahr hochgerechnet ergeben sich somit 13.756 t an CO_{2eq}, die nicht emittiert werden. Dies bedeutet gemessen an den Gesamtemissionen aus der Verkehrsmittelnutzung der Landesbediensteten einen Einsparungseffekt von etwa 5 Prozent. Durch die Abfrage der hypothetischen Verkehrsmittelnutzung ohne LandesTicket am Stichtag entsteht allerdings nur bei denjenigen eine negative CO₂-Bilanz, die den Wechsel zum MIV für die konkret abgefragte Fahrt angeben. Es ist davon auszugehen, dass die potenziellen CO₂-Emissionen ohne LandesTicket langfristig höher liegen würden als für das konkrete Jahr berechnet wurden. Hintergrund ist, dass sich ein Teil der Landesbediensteten bei der Abfrage der konkreten Alternativ-Fahrt nicht für den MIV entschied (z.B., weil aktuell kein Auto verfügbar), sich aber möglicherweise mittelfristig wieder zum Auto (zurück)orientieren würde. Ebenso nicht berücksichtigt wird die Mitnahmemöglichkeit von Personen mit dem LandesTicket, die einen zusätzlichen Anreiz zur Nutzung des Tickets darstellt. Bei der CO₂-Berechnung wird ebenfalls nicht der Erhalt des Status-Quo als positiver Faktor einbezogen. Eine Person, die durch die LandesTicket-Nutzung ihre Mobilität auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet hat und diese Gewohnheit auch ohne das Ticket beibehalten würde, geht mit einer Nullbilanz in die CO₂-Berechnung ein, obwohl hier de facto CO₂-Emissionen durch fehlende MIV-Mobilität eingespart werden.

Das Angebot für die Beschäftigten des Landes leistet somit einen wichtigen und nachweisbaren Beitrag zum Klimaschutz. Dennoch ist die zukünftige Entwicklung der ÖPNV- und LandesTicket-Nutzung immer ein Wechselspiel zwischen Angebot und Leistung. Mit der Einführung des Deutschlandtickets, das eine deutschlandweite Nutzung des ÖPNV ermöglicht, haben sich auch die Rahmenbedingungen für die Bewertung der Attraktivität des LandesTickets geändert und führen möglicherweise zu mehr Unzufriedenheit bei Personen, die außerhalb Hessens leben und das LandesTicket daher nur begrenzt nutzen können. Und auch die Angebote und Qualität im Öffentlichen Nahverkehr in der Zukunft spielen eine große Rolle, wie erfolgreich das LandesTicket bleiben wird. Denn langfristig kann auch eine im Verhältnis günstige Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel nur mit dem Auto konkurrieren, wenn das Angebot zum Alltag der Menschen passt und die Zuverlässigkeit gegeben ist.